

T. C.

MALTEPE ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI

**LOJİSTİK VE TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ YÜKSEK LİSANS
PROGRAMI**

**DENİZ YOLU İLE ULUSLARARASI EŞYA
TAŞIMALARINDA TAŞIYICININ SINIRLI
SORUMLULUKTAN YARARLANMA HAKKININ
KAYBI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Dilek GÜLHAN

İstanbul, Eylül 2012

T. C.
MALTEPE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI
LOJİSTİK VE TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ YÜKSEK LİSANS
PROGRAMI

DENİZ YOLU İLE ULUSLARARASI EŞYA
TAŞIMALARINDA TAŞIYICININ SINIRLI
SORUMLULUKTAN YARARLANMA HAKKININ
KAYBI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Dilek GÜLHAN

Danışman Öğretim Üyesi :

Av. Dr. Kemal Yaşar DÖNMEZ

İstanbul, Eylül 2012

ÖNSÖZ

Uluslararası denizyolu taşımalarına ilişkin düzenlemelerin ortaya çıkışı, uygulamadaki sorunlar ve ulusal mevzuata yansımalarıyla ilgili incelemeler yapmaya ve taşıyanın sorumluluk sınırlarını ortaya koymaya çalıştığımız bu çalışmada, sabırla bana yol gösteren, emek veren çok değerli hocam, tez danışmanım **Av. Dr. Kemal Yaşar DÖNMEZ**'e teşekkürü borç bilirim.

Ayrıca, hayatımın her safhasında maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen aileme, bu süreçte kendisini ihmal etmeme olgunlukla tahammül eden biricik oğluma da destekleri için sonsuz teşekkürler.

Dilek Gülhan

Eylül 2012

ÖZET

DENİZYOLU İLE ULUSLARARASI EŞYA TAŞIMALARINDA TAŞIYICININ SINIRLI SORUMLULUKTAN YARARLANMA HAKKININ KAYBI

Çalışmamızda denizyolu ile uluslararası eşya taşımalarına ilişkin ulusal ve uluslararası mevzuatta yer alan, taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına ilişkin düzenlemelerin incelenerek, uygulamada karşılaşılan güçlüklerin, uluslararası düzenlemelerin ulusal mevzuata etkilerinin ortaya konulması amaçlanmıştır.

Konuya ilişkin olarak, taşıyanın sorumluluk sınırları ile oluşacak tazminatların alt ve üst sınırlarının neler olacağı da incelenmiştir.

Sırasıyla; ‘Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme’ (Lahey Kuralları), ‘Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi hakkında 25.08.1924 tarihli Brüksel Antlaşması’nın Tadiline Dair Protokol’ (Lahey-Visby Kuralları), ‘Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi’ (Hamburg Kuralları) incelenmiştir. Son olarak Türk Ticaret Kanunu’ndaki konu ile ilgili düzenlemeler incelenmiş ve yeni düzenlemeler ile Türk Ticaret Kanunu’nun da uluslararası mevzuata uyumlu hale getirildiği anlaşılmıştır.

ABSTRACT

THE LOSS OF CARRIER'S RIGHT TO LIMIT HIS LIABILITY IN INTERNATIONAL CONVENTIONS RELATING TO THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA

In this study, it has been aimed that the effects of international regulations, difficulties being met in practice to national legislation is to be demonstrated, being analyzed the regulations regarding the loss of carrier's utilization right of limited liability in which national and international legislation, relating to international goods carriage by sea.

It has been also analyzed, as related to the subject, that what the lower and upper limits compensation to be arised by the carrier's liability limits are.

It has been analyzed these, respectively: International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (The Hague Rules), Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 25th August 1924 (The Hague – Visby Rules), The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (The Hamburg Rules). Finally, it has been analyzed the regulations in The Turkish Commercial Code on this subject and has been understood that the Turkish Commercial Code is aligned to Internatonal Legislation with the new regulations, too.

KISALTMALAR

Bs. : Bası

C : Cilt

CMR :Convention relative au contrat de transport international de merchandise per route.

f. : Fıkra

ILA : International Law Association

m. : Madde

RG : Resmi Gazete

SDR/ÖÇH : Special Drawing Right / Özel Çekme Hakkı

TBMM : Türkiye Büyük Millet Meclisi

TTK : Türk Ticaret Kanunu

VK : Varşova Konvansiyonu

VK/LP : Lahey Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonu

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	ii
ÖZET.....	iii
ABSTRACT.....	iv
KISALTMALAR	v
İÇİNDEKİLER	vi
GİRİŞ	1

1. BÖLÜM

DENİZYOLU İLE ULUSLARARASI EŞYA TAŞIMACILIĞINDA KULLANILAN ULUSAL VE ULUSLARARASI MEVZUATLAR VE UYGULAMA ALANLARI

1. 1. Uluslararası Mevzuat-Kural ve Konvansiyonlar.....	3
1. 1. 1. Lahey Kuralları	4
1. 1. 2. Lahey-Visby Kuralları.....	6
1. 1. 3. Hamburg Kuralları	6
1. 1. 4. Türk Ticaret Kanunu	7
1. 2. Konvansiyonların Uygulama Alanları	8
1. 2. 1. Lahey Kuralları	8
1. 2. 2. Lahey-Visby Kuralları.....	10
1. 2. 3. Hamburg Kuralları	11

1. 2. 4. Türk Ticaret Kanunu	14
------------------------------------	----

2. BÖLÜM

MEVZUATLARA GÖRE TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

2. 1. Lahey ve Lahey-Visby Kurallarına Göre	15
2. 1. 1. Genel Olarak	15
2. 1. 2. Taşıyanın Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu.....	16
2. 1. 3. Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulması.....	20
2. 1. 3. 1. Sevk ve Teknik İdare Kusuru	22
2. 1. 3. 2. Yangın Zararları.....	23
2. 1. 3. 3. Sapma.....	24
2. 1. 4. Güverte Yüğü	24
2. 1. 5. Sorumsuzluk Anlaşmaları	25
2. 1. 6. İspat Yüğü ve Hak Düşürücü Süre	26
2. 2. Hamburg Kurallarına Göre	28
2. 2. 1. Genel Olarak	28
2. 2. 2. Taşıyanın Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu	29
2. 2. 3. Akdi Taşıyan – Fiili Taşıyan Ayrımı.....	33
2. 2. 4. Sorumluluğun Hukuki Niteliği.....	35
2. 2. 5. Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulması.....	36
2. 2. 6. Güverte Yüğü	37
2. 2. 7. Sorumsuzluk Anlaşmaları	39
2. 2. 8. İspat Yüğü ve Zamanaşımı.....	40
2. 3. Türk Ticaret Kanunu	42

2. 3. 1. Genel Olarak	42
2. 3. 2. Taşıyanın Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu	42
2. 3. 3. Akdi Taşıyan – Fiili Taşıyan Ayrımı.....	42
2. 3. 4. Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulması.....	42
2. 3. 5. Güverte Yüğü	43
2. 3. 6. İspat Yüğü ve Zamanaşımı.....	43

3. BÖLÜM

SORUMLULUĞUN SINIRI

3. 1. Lahey Kuralları	44
3. 1. 1. Tazminatın Hesaplanması	44
3. 1. 2. Tazminatın Üst Sınırı	45
3. 2. Lahey-Visby Kuralları.....	47
3. 2. 1. Tazminatın Hesaplanması	47
3. 2. 2. Tazminatın Üst Sınırı	48
3. 3. Hamburg Kuralları	49
3. 3. 1. Tazminatın Hesaplanması	49
3. 2. 2. Tazminatın Üst Sınırı	50
3. 3. Türk Ticaret Kanunu	52
3. 3. 1. Tazminatın Hesaplanması	52
3. 3. 2. Tazminatın Üst Sınırı	52

4. BÖLÜM

SINIRLI SORUMLULUKTAN YARARLANMA HAKKININ KAYBI

4. 1. Lahey Kuralları	55
4. 1. 1. Genel	55
4. 1. 2. Akit Devlet Uygulamaları	55
4. 1. 3. Lahey Kuralları Çerçevesinde Sınırsız Sorumluluğun Mümkün Olup Olmadığı Meselesi	57
4. 2. Lahey-Visby Kuralları.....	58
4. 2. 1. Genel	58
4. 2. 2. Yükün İzinsiz Olarak Güvertede Taşınması ve Haksız Sapma Halinde Durum	58
4. 3. Hamburg Kuralları	59
4. 3. 1. Genel	59
4. 3. 2. Yükün İzinsiz Olarak Güvertede Taşınması ve Haksız Sapma Halinde Durum	60
4. 3. Türk Ticaret Kanunu	62

5. BÖLÜM

KASIT VEYA NİTELİKLİ KUSUR KAVRAMININ KURALLARA GÖRE

UYGULANMASI

5. 1. Lahey-Visby Kurallarına Göre Taşıyanın Adamlarının / Görevlilerinin Kastı veya Nitelikli Kusuru	63
--	----

5. 2. Hamburg Kurallarına Göre Fiili Taşıyanın Kastı veya Nitelikli Kusuru	64
5. 3. Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Kastı ve Nitelikli Kusuru	65
SONUÇ	67
KAYNAKLAR.....	70
EKLER.....	72

GİRİŞ

Uluslararası ekonomik ilişkilerin gelişmesi ile beraber artan denizyolu eşya taşımacılığı talepleri, beraberinde bir takım mevzuatın talepler doğrultusunda tekrar ele alınmasını gerektirmiştir.

Özellikle taşıyıcının sorumlulukları çeşitli konferanslar, uluslararası konvansiyonlar ve ulusal mevzuatla sınırlandırılmıştır. Bu sınırlamalar taşıyıcıyı korumak amacı ile yapılmış olmakla birlikte, bu koruyuculuk kapsamında kural koyucu, taşıyıcının sorumluluklarını yerine getirmede üzerine düşen özeni göstermesi gereklerini de kaleme almıştır.

Bu kapsamda ilk olarak 1924 tarihli Lahey Kuralları ile uluslararası düzenleme yapılmış, daha sonra yapılan revizyon ile 1968 tarihli Lahey-Visby Kuralları ortaya çıkmıştır. Son olarak 1978 yılında Hamburg Kuralları adıyla yeni bir konvansiyon düzenlenmiştir.

Bunların dışında ulusal mevzuatımız günün koşul ve gereklerine uygun hale getirilmek amacıyla yeniden düzenlenmiş, 13 Ocak 2011 tarihinde TBMM tarafından kabul edilip 14 Şubat 2011 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanarak 6102 sayılı Türk Ticaret kanunu 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Tezin birinci bölümünde, Denizyolu ile uluslararası eşya taşımacılığı kapsamındaki ulusal, uluslararası mevzuatın (kural – sözleşme ve konvansiyonların) ortaya çıkışı ve uygulama alanları; İkinci bölümde, taşıyanın hem ulusal hem de uluslararası mevzuata (kural, kaide ve sözleşmelere) göre sorumluluğuna dair hususlar ele alınacaktır.

Üçüncü bölümde ise, bu sorumluluğun hem ulusal hem de uluslararası

mevzuat kapsamında sınırının ne olduğu, oluşacak tazminatların alt ve üst sınırlarının neler olacağı incelenecektir.

Dördüncü bölümde, sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı, hem ulusal hem de uluslararası mevzuat kapsamında ele alınacaktır.

Beşinci bölümde, mevzuatlarda atıfta bulunulan “kasıt ve nitelikli kusur” kavramlarının kurallara göre uygulanması incelenecek, sınırlı sorumluluk hakkının kaybına sebep olan haller ile kasıt, ispat ve zamanaşımı konularına değinilerek konunun bütün olarak ortaya konması sağlanacaktır.

Tezin sonunda, yapılan incelemeler sonucunda edindiğimiz kanaatler çerçevesinde varılan netice ve güncel durum ortaya konulmaya ve yorum getirilmeye çalışılacaktır.

1. BÖLÜM

DENİZYOLU İLE ULUSLARARASI EŞYA TAŞIMACILIĞINDA KULLANILAN ULUSAL VE ULUSLARARASI MEVZUATLAR VE UYGULAMA ALANLARI

1. 1. Uluslararası Mevzuat-Kural ve Konvansiyonlar

Deniz taşımacılığı, başlı başına riskli ve taşıyana yüklediği çok büyük yatırım ihtiyacı ile her hangi bir şekilde özel, yasal ya da uluslararası konvansiyon benzeri düzenleme bulunmaksızın gelişmiştir. Bunun sonucu olarak, taşıyan sorumsuzluğuna ilişkin kuralları serbestçe taşıtana kabul ettirmiştir. Sanayi ve teknolojideki gelişmeler, charter sözleşmelerinden ziyade taşıma sözleşmelerinin yaygınlaşması, gemilerin teknik gelişmişlikleri ve güçlü deniz taşıma şirketlerinin ortaya çıkması ile bu güçlü taşıyanların, taşıtanlara karşı sorumsuzluk kayıtları ile korunmalarına rağmen, taşıtanların korumadan yoksun oluşları sonucu uluslararası alanda uygulanacak bir kurallar silsilesi ihtiyacı kendini göstermiştir.

Lahey-Visby Kuralları'na alternatif sayılabilecek Türkiye'nin taraf olmadığı, ama genel kabul gören Denizyolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu - Hamburg Kuralları da eser kapsamında karşılaştırma amacıyla değerlendirilmiştir. Zira Hamburg Konvansiyonu taşıyıcının sorumluluğu açısından önemli değişiklikler öngörmekte ve daha ziyade eşyanın ilgilileri lehine denge sağlayacak düzenlemelere yer vererek taşıyıcının ziya ve hasar sorumluluğunu belirli

ölçüde ağırlaştırmaktadır. Kaldı ki, getirilen düzenleme konişmentodan ziyade taşıma sözleşmesini esas alan bir temele dayandırılmış olup, gerçek anlamda uluslararası deniz taşımalarını düzenleyen ilk konvansiyon olma özelliğini göstermektedir. Bu durumda Hamburg Kuralları diğer taşıma yöntemlerine has konvansiyonlardaki sorumluluk ilkelerine yakınlaşma hatta genel anlamda aynılaşma olarak kabul edilmektedir.

1. 1. 1. Lahey Kuralları

Denizde eşya taşımalarına ilişkin olarak genel kabul görmüş uluslararası konvansiyon, Lahey Kuralları olarak bilinen, “konişmentoya İlişkin Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkındaki Uluslararası Konvansiyon” dur. Bu Konvansiyonun 4. maddesi, açıkça ziya ve hasar sorumluluğunu istisnaları ile ortaya koymaktadır.

Lahey Kuralları, Brüksel Protokolü ile kabul edilen Visby Kuralları ile değiştirilmiş olup, artık bu kurallar Lahey-Visby Kuralları olarak anılmaktadır. Lahey-Visby Kuralları aynı zamanda 1968 tarihli Brüksel Protokolü ile Değiştirilmiş Lahey Kuralları olarak da adlandırılmaktadır.

Türkiye tarafından bu değişiklikler henüz kabul edilmemiştir. Ancak seğilen hukuk olarak uygulama alanı bulması olasıdır. Lahey Kuralları, adından da anlaşılacağı üzere, taşıma sözleşmelerinden ziyade konişmentoya ilişkin kurallar getirmektedir ve ulusal hukuka kanunlaştırmayla da aktarılması mümkündür. Bu konvansiyon Türkiye açısından hem Türk Ticaret Kanunu içinde düzenlenmiş, hem de daha öncesinde Lahey Konvansiyonu'na taraf olunarak yürürlüğe sokulmuştur.

Donatanlar birlikte hareket etmek suretiyle iktisadi bakımdan daha güçsüz olan yükle ilgililere, yükü tesellümden ve yazılı beyandan kaynaklanan

sorumluluklarını bertaraf eden sözleşme şartlarını kabul ettirebilmişlerdir. Bunun sonucunda ise, charter parti ve konişmentolarda yer alan sorumsuzluk kayıtları karşısında, yük zararlarının tazmini fiilen imkansız hale gelmiştir. Bu haksız duruma ilk kez Amerika Birleşik Devletleri'nde karşı çıkmış ve 1893'te yürürlüğe giren Harter Act ile taşıyanın sorumluluğu emredici hükümlerle düzenlenmiştir (Ateş, 2008). Bunu takiben başka devletler de milli kanunlarında benzer düzenlemeleri kabul etmişlerdir. (Avustralya 1904, Yeni Zelanda 1908, Kanada 1910).

Taraflar arasında menfaat dengesinin sağlanması ve riskin paylaşılması amacıyla ILA (International Law Association), 1921 yılında sorumsuzluk kayıtlarını sınırlayan ve konişmentolara konması donatanlara tavsiye edilen bir örnek kurallar (Lahey Kuralları) kabul etmiş, ancak bunların konişmentolara dahil edilmesi isteğe bağlı olduğundan, istenilen sonuca ulaşamamıştır. Böylece bağlayıcılığı olan uluslararası bir konvansiyon yolu ile sorunu çözmek sorunu ortaya çıkmıştır. Lahey kuralları 25.08.1924'te, bazı ufak tadillerle, "Konişmentoya Mütteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme" (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading) adı ile uluslararası antlaşma olarak kabul edilmiş; konvansiyon, aralarında gelişmiş denizci devletlerin de bulunduğu pek çok devlet tarafından tasdik edilmiştir. (Konvansiyon Türkiye tarafından 14.02.1955 tarih ve 6469 sayılı kanun ile (RG 22.05.1955 / 8936) onaylanmış, Türkiye bakımından 04.01.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir). Bazı devletler ise konvansiyon hükümlerini iç hukuklarına alma yoluna gitmişlerdir. Böylece denizyolu ile uluslararası eşya taşımacılığı önemli ölçüde Lahey Kuralları olarak anılan konvansiyona tabi olmuştur. Lahey Kuralları'nın temel konseptinin, büyük oranda 1893 tarihli Harter Act'ten alındığı ifade edilmektedir.

1. 1. 2. Lahey-Visby Kuralları

Lahey Kuralları'nın zamanla değişen ihtiyaçlara cevap verememesi, taşıma ilişkisinin iki tarafı arasında 1920'lerin anlayışına göre kurulmuş olan dengenin zaman içinde bozulması ve konvansiyonun, taşımacılıkta ortaya çıkan gelişmelerin gerisinde kalması sonucunda tadil edilmesi zarureti ortaya çıkmıştır. CMI (Comite Maritime International) tarafından yürütölen çalışmalar neticesinde 19-22 Şubat 1968'de Brüksel'de toplanan konferansta "konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.08.1924 tarihli Brüksel Antlaşması'nın Tadiline Dair Protokol" (Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 25th August 1924) kabul edilmiştir. Visby Kuralları olarak anılan protokol 23.06.1977'de yürürlüğe girmiş, Türkiye tarafından onaylanmamıştır.

Visby Kuralları ile getirilen değişiklikler tatmin edici olmaktan uzaktır. Zira denizde eşya taşıma hukuku alanında erişilen birliğin tehlikeye düşeceği endişesi ile, Lahey Kuralları'nın getirdiği sorumluluk sistemi tartışma dışında bırakılmış, revizyon dar bir alanla sınırlandırılmıştır. 1924-1968 yılları arasında denizyolu ile taşınan yüklerin değeri önemli ölçüde artış gösterdiğinden ve konteynerler yaygın şekilde kullanılmaya başlandığından, Visby Kuralları'nda ağırlıklı olarak sorumluluk sınırları bakımından değişiklik getirilmiştir.

1. 1. 3. Hamburg Kuralları

Visby Kuralları ile getirilen değişikliklerin yetersiz kalması sonucunda Lahey Kuralları modern deniz taşımacılığının gereksinimlerini karşılayamaz hale

gelmiştir. UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law) çalışmaları neticesinde, reformun bir ek protokol ile değil tamamen yeni bir antlaşma ile gerçekleştirilmesinin daha uygun olacağı düşüncesi ile hazırlanan taslak, 06-31 Mart 1978 tarihleri arasında Hamburg’da toplanan Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı’nda, “Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi” (The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea) adı ile kabul edilmiştir. Hamburg Kuralları olarak anılan Konvansiyon 01.11.1992’de yürürlüğe girmiş, Türkiye tarafından onaylanmamıştır.

Antlaşmanın genellikle 3. Dünya ülkeleri tarafından kabul edildiği ifade edilmektedir. (Yazıcıoğlu, 2000). Ancak deniz taşımacılığı açısından önem arz eden İskandinavya ve Çin gibi bazı gelişmiş ülkeler, her ne kadar Lahey-Visby Kuralları sisteminden vazgeçmek istemeseler de, mümkün oldukça iç hukuklarını Hamburg Kuralları sisteminin getirdiği değişiklikler doğrultusunda geliştirmiş olup, Kanada, Amerika Birleşik Devletleri ve Fransa gibi başka bazı devletler de bu eğilimi taşımaktadırlar. Konişmento klozları üzerinde temellenen ve daha az sistematik bir yapısı olan Lahey Kuralları’nın aksine, Hamburg Kuralları gerek yapısal açıdan gerekse kavramların seçiminde, Kara Avrupası hukuk sisteminin somut kanun yapma metodu takip edilerek kaleme alınmıştır (Herber, 1995).

1. 1. 4. Türk Ticaret Kanunu

29 Haziran 1956 Tarih ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu, 1 Ocak 1957 tarihinden bu yana yürürlükte iken, yenileme ve düzenleme ihtiyacından yola çıkılarak yapılan uzun çalışmalar sonucunda 13 Ocak 2011 tarihinde TBMM tarafından kabul edilerek, 27846 numaralı, 14 Şubat 2011 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan 6102 sayılı Türk Ticaret kanunu 1 Temmuz 2012 de yürürlüğe girmiştir

6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu, 6762 sayılı kanunda bulunan 1475 maddeye karşılık 1535 madde ile yürürlüğe girmektedir. Geçici 6 madde ile bu sayı 1541 olmaktadır. 600 yeni hüküm getirilmiş, 685 madde dili sadeleştirilip güncellenmiş, geriye kalan 250 madde de yeniden kaleme alınmış ya da değiştirilmiştir. Ayrıca önceki kanunda yer alan 5 kitap, yeni kanunda 6 kitap olarak düzenlenmiştir. Özellikle Taşıma İşleri'nin ayrı bir bölüm olarak ele alınması da yeni kanunda dikkat çeken bir düzenlemedir.

Beşinci kitapta “Deniz Ticareti” düzenlenmiş ve bu kitabın dördüncü kısmında “Deniz Ticaret Sözleşmeleri”, dördüncü kısım üçüncü bölümün üçüncü ayırımında “Taşıyanın Sorumluluğu ve hakları (TTK m. 1178), devamında 1186. maddede sorumluluğu sınırlandırma hakkı ve 1187. maddede “sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybı” ndan bahsedilmiştir.

1. 2. Konvansiyonların Uygulama Alanları

1. 2. 1. Lahey Kuralları

Lahey Kuralları'nın 10. maddesinde konvansiyonun uygulanma alanı belirlenmiştir. Buna göre antlaşma, bir akit devlet ülkesinde düzenlenen her konişmentoya uygulanır. Görüldüğü gibi konvansiyonun uygulanması konişmentolu taşımalara münhasırdır. Konişmento düzenlenmesinin giderek daha az tercih edilmesi nedeniyle, Lahey Kuralları'nın uygulanma alanı da zamanla daralmıştır (Yazıcıoğlu, 2000). Ayrıca antlaşmanın uygulanmasının bir konişmento düzenlenmesi şartına bağlanması, konişmento düzenlenmemekle birlikte düzenlenmesinin talep edilebileceğı durumlarda Lahey Kuralları'nın uygulanıp uygulanmayacağı ya da

konişmento düzenlenmeyeceğine dair sözleşmelerin geçerli olup olmadığı hususlarında belirsizliğe yol açmıştır (Yazıcıoğlu, 2000).

Buna ilişkin bir diğer sorun, zararın konişmento düzenlenmeden önce meydana gelmesi halinde durumun ne olacağıdır. Belirtmek gerekir ki Anglo-Amerikan uygulamasında, tarafların bir konişmento düzenlenmesi hususunda niyetleri varsa ve fakat zarar konişmento düzenlenmeden önce meydana gelmişse Lahey Kuralları'nın uygulanacağı kabul görmektedir.

Lahey Kuralları'nın 10. Maddesinde, hangi şartlar altında bir akit devlet ülkesinde düzenlenen konişmentoların antlaşmanın uygulanma alanına dahil olacağı belirtilmemiştir. Hüküm netlikten uzaktır. Antlaşmanın uygulanabilmesi için taşımanın iki farklı devlet ülkesi arasında gerçekleştirilmesinin gerekip gerekmeyeceği anlaşılmamaktadır. Bu nedenle doktrinde konvansiyonun iç taşımalara da uygulanacağı haklı olarak ifade edilmektedir.

Konvansiyonun uygulanması bakımından aranan tek husus bir akit devlette konişmento tanzim edilmesi olduğundan, akit olmayan bir devlet limanından diğer bir akit olmayan devlet limanına gerçekleştirilen taşıma da, bu şartı haiz ise, Lahey Kuralları'nın uygulanma alanına girecektir.

Lahey Kuralları'nın imza protokolünde konvansiyonun, tasdik eden devletler tarafından doğrudan kanun kuvveti verilerek uygulanabilmesinin yanı sıra, hükümlerine aykırı düşmemek şartıyla, değiştirilerek iç hukuka alınabilmesine de cevaz verilmiştir. Lahey Kuralları'na doğrudan kanun kuvveti vermek yerine Lahey Kuralları'nı değiştirerek iç hukukuna alan ülkeler bakımından, orijinal konvansiyon metni yerine bu değişik metnin uygulanması ihtimalinde, uluslararası uygulamada birlik sağlamak amacı da tehlikeye düşecektir (Nitekim Türkiye tarafından Lahey

Kuralları'na kanun kuvveti verilmemiş, konvansiyon hükümleri değiştirilerek iç hukuka alınmıştır. Bu sebeple de Türk hukukunda Lahey Kuralları, aynen değil Türk Ticaret Kanunu'na alınan şekli ile yürürlüktedir). Doktrinde de haklı olarak ifade edildiği gibi, sonuç yeknesaklık değil benzerlik sağlamak olacaktır (Yazıcıoğlu, 2003). Ayrıca bu çerçevede Lahey Kuralları madde 10'un da değiştirilerek iç hukuka alınıp alınamayacağı hususunda açıklık olmadığından (Yazıcıoğlu, 2000), pek çok akit devlet anılan maddeyi değiştirerek iç hukuklarına almışlardır. Örneğin Avustralya, İngiliz ve Kanda hukuklarında Lahey Kuralları, yalnızca bu ülkelerden yapılan taşımalar bakımından uygulama alanı bulurken, bu ülkelere gerçekleştirilen deniz taşımaları Lahey Kuralları'na tabidir.

1. 2. 2. Lahey-Visby Kuralları

Visby Kuralları'nın X. maddesi ile Lahey Kuralları madde 10 değiştirilmiştir. Buna göre konvansiyon, iki farklı devletin limanları arasında gerçekleşen her konişmentolu taşımaya uygulanacaktır. Ancak bunun için konişmentonun düzenlendiği yerin bir akit devlet ülkesinde olması veya yükleme limanının bir akit devlet ülkesinde bulunması yahut konişmentoda Lahey-Visby Kuralları'nın veya bu kuralları geçerli sayan bir devlet hukukunun uygulanacağını belirtilmesi gerekmektedir.

Görüldüğü gibi Visby Kuralları ile yapılan değişiklikle konvansiyonun uygulanma alanı ile ilgili sorun çözümlenmiştir. Ancak protokol, Lahey Kuralları'na taraf olan tüm devletlerce onaylanmamış olduğundan, uygulamadaki güçlük devam etmiştir.

1. 2. 3. Hamburg Kuralları

Hamburg Kuralları'nın Lahey Kuralları, Lahey-Visby Kuralları sisteminden ayrıldığı en önemli noktalardan biri konvansiyonun uygulanma alanına ilişkindir. Konu, konvansiyonun 2. maddesinde, antlaşmanın geniş bir uygulanma alanı bulmasını sağlamak amacıyla, bütün olasılıklar dikkate alınarak düzenlenmiştir (Yazıcıoğlu, 2000). Ayrıca Hamburg Kuralları madde 29'da akit devletlerin antlaşma hükümleri hakkında çekince koymalarına cevaz verilmemiş, böylece Lahey Kuralları'nın aksine, Hamburg Kuralları'nın değiştirilerek iç hukuklara alınması imkanı tanınmamıştır. Anılan düzenleme ile güdülen amaç, antlaşmanın tatbikinde açıklık sağlanması ve hukukun birleştirilmesi maksadının gerçekleştirilebilmesidir. Akit devletlerin antlaşmanın uygulanma alanını ilgilendiren hususlarda düzenleme getirmeleri de mümkün olamayacağından, aranan şartların gerçekleştiği her olayda antlaşma hükümlerinin uygulanması zarureti söz konusudur. Bu ise, Hamburg Kuralları'nın uygulanmasında Lahey Kuralları ve Lahey-Visby Kuralları sisteminde söz konusu olan sorunların ortaya çıkmasını engelleyecektir.

Hamburg Kuralları madde 2'ye göre, antlaşma hükümleri iki ayrı devlet arasında denizyolu ile eşya taşımaya dair tüm sözleşmelere uygulanır. Konvansiyonun hangi şartlarla, denizyolu ile eşya taşımaya dair sözleşmelere uygulanacağı da tespit edilmiştir. Buna göre, navlun sözleşmesinde öngörülen yükleme veya boşaltma limanlarından birinin veya navlun sözleşmesinde öngörülen seçimlik boşaltma limanlarından biri olmak kaydıyla, fiili boşaltma limanının bir akit devlet ülkesinde bulunması şarttır. Bu şart gerçekleşmemiş ise, antlaşmanın uygulanabilmesi için bir konişmento veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir belgenin bir akit ülkesinde düzenlenmiş olması gerekir. (Maddenin içeriğinden de

açıkça anlaşılacağı üzere, anılan belgelerde yer alan düzenleme yeri değil, bunların fiilen düzenlendikleri yer esas alınmıştır.). Ayrıca tarafların, konişmento veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir belgede, Hamburg Kuralları'nın veya Hamburg Kuralları hükümlerini iç hukukuna alarak ona kanun kuvveti veren bir devlet hukukunun uygulanacağını belirtmiş olmaları halinde de antlaşma uygulanır.

Hamburg Kuralları'nın uygulanma şartlarının daha yakından incelenmesi yararlı olacaktır. Yukarıda da belirtildiği üzere antlaşmanın uygulanabilmesi için öncelikle denizyoluyla eşya taşımaya dair bir sözleşmenin (navlun sözleşmesi) mevcut olması gerekmektedir. Görüldüğü gibi Lahey Kuralları'nın aksine, Hamburg Kuralları'nın uygulanma alanı bir konişmentonun düzenlenip düzenlenmediğinden bağımsız olarak navlun sözleşmesi esas alınmak suretiyle belirlenmiştir (Yazıcıoğlu, 2000). Bu durum, esasen uygulamada konişmento kullanımının önemli ölçüde azalmasının zorunlu bir sonucudur. Navlun sözleşmesinden neyin anlaşılması gerektiği ise, antlaşmada yer alan bazı temel kavramların, yorum farklılıklarının önlenmesi ve hukuk birliğinin sağlanması amacıyla tanımlandığı Hamburg Kuralları madde 1'de açıklanmıştır. Buna göre Hamburg Kuralları anlamında navlun sözleşmesi, taşıyanın denizyoluyla bir limandan diğerine navlun karşılığında eşya taşıma taahhüdünde bulunduğu her sözleşmedir. Bu sözleşmenin kurulması için tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları yeterli olup, eşyanın taşıyanın vasıtalı veya vasıtasız zilyedliğine girmesi ise aranmaz (Yazıcıoğlu, 2000).

Bu tanımdan açıkça anlaşıldığı üzere, navlun sözleşmesinin ayırıcı unsuru denizyolu ile eşya taşıma taahhüdüdür. Bu bağlamda navlun sözleşmelerinin iç su taşıma sözleşmelerinden ayırt edilmesinde, taşımanın gerçekleştirildiği yer, yani denizyolu ile icra edilip edilmediğini dikkate almak gerekir. Tanımda ayrıca bir

limandan diğesine eşya taşınması taahhüdünden bahsedilmektedir. Ancak liman kavramı antlaşmada açıklanmamıştır. Kavram doktrinde, “gemilerin yük alıp boşaltmasına elverişli tesislerle donatılmış ve kıyıya bitişik yer” olarak tanımlanmaktadır (Yazıcıoğlu, 2000).

İncelemekte olduğumuz maddede navlun sözleşmesinin mevcudiyeti için ayrıca taşımanın bir ücret karşılığında yapılmasının taahhüt edilmiş olması da aranmaktadır. Dolayısıyla navlun karşılığında taşımanın taahhüt edilmediği sözleşmeler, Hamburg Kuralları'nın uygulama alanına girmez.

Hamburg Kuralları madde 1 'de deniz taşıması ile birlikte başka bir tür taşımayı da içeren başka bir sözleşmenin, deniz taşımasına ilişkin olduğu oranda Hamburg Kuralları bakımından navlun sözleşmesi sayılacağı ifade edilmiştir. Doktrinde konuyu düzenleyen madde hükmünün “pick up and delivery service” diye ifade edilen durumlara özel olarak mı, yoksa denizyolu ile taşımadan bağımsız olarak yerine getirilen kara taşımalarını da kapsar şekilde mi anlaşılması gerektiğinin belli olmadığı, ikinci olasılık kabul edilirse, kombine taşıma operatörünün de konvansiyona dahil olup olmayacağı konusunun açık olmadığı ileri sürülmektedir. Elbette bunun için antlaşmanın diğere uygulanma şartlarının da gerçekleşmiş olması gerekir. Diğere uygulanma şartlarının gerçekleşip gerçekleşmediğinin tespitinde ise taşımanın tamamının değil, denizyolu ile gerçekleştirilen bölümünün esas alınacağı ifade edilmektedir. Bu noktada belirtmek gerekir ki, Hamburg Kuralları madde 2'de geçen “her sözleşme” ifadesine çarter sözleşmesi dahil değildir. Zira aynı maddenin 3. fıkrasında çarter sözleşmeleri açıkça, antlaşmanın kapsamı dışında bırakılmıştır. Ancak çarter sözleşmesine dayanılarak düzenlenen bir konişmento hakkında da Hamburg Kuralları hükümleri tatbik edilir.

Görüldüğü gibi iki farklı devlet ülkesi arasında denizyolu ile eşya taşımalarını öngören bir sözleşmenin varlığı, Hamburg Kuralları'nın uygulanabilmesi için yeterli değildir. Buna ek olarak yükleme veya boşaltma limanlarından birinin ya da fiili boşaltma limanının bir akit devlet ülkesinde bulunması da gerekir. Maddenin lafzından, taşımanın fiilen başladığı ya da bittiği yerin değil, navlun sözleşmesinde belirtilen yükleme veya boşaltma limanının esas alındığı açıkça anlaşılmaktadır. Bu doğrultuda, eğer sözleşmede boşaltma limanı daha sonra bildirilmek üzere boş bırakılmışsa, seçimlik liman olarak dahi öngörülmemiş fiili boşaltma limanı, akit bir devlet ülkesinde bulunsa dahi, taşıma Hamburg Kuralları'na tabi olmayacaktır.

1. 2. 4. Türk Ticaret Kanunu

Ulusal mevzuat olarak değerlendirilen TTK'nın uygulanması uluslararası denizde eşya taşımalarında yaygın değildir. Halbuki yeni TTK'da eskisine nazaran taşıyanın yüke gelen zararlardan dolayı sorumluluğu bakımından kısmen Lahey-Visby, kısmen de Hamburg Kuralları'nın bulunduğu bir düzen ile çözüme kavuşturulmuştur. Uygulamada taşıyan ile taşıtan arasında özel bir sözleşmeye ve dolayısıyla mevzuata atıfta bulunulmamışsa, Türk bayraklı gemilerde uygulanacak mevzuat TTK'dır.

2. BÖLÜM

MEVZUATLARA GÖRE TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

2. 1. Lahey ve Lahey-Visby Kurallarına Göre

2. 1. 1. Genel Olarak

Taşıyanın Lahey Kuralları madde 3'te düzenlenen sorumluluğunu incelemeyen önce konvansiyon genelinde kullanılan bazı kavramların içeriklerinin tespit edilmesi gerekir. Yorum farklılıklarını önlemek ve uygulamada birlik sağlamak amacıyla konvansiyonda yer alan bazı temel kavramlar Lahey Kuralları madde 1'de açıklanmıştır. İçeriğin bu şekilde spesifik olarak belirlenmesi ise, aşağıda da görüleceği gibi, emredici sorumluluğun alanını sınırlamış olmaktadır.

Lahey Kuralları madde 1-a'ya göre nakliyeciden, bundan sonra taşıyan olarak bahsedilecektir, bir yükleyici ile aralarında taşıma sözleşmesi bulunan gemi sahibi ya da kiracısıdır. Taşıma sözleşmesi ise, bir konişmento ile ya da eşyanın denizyoluyla taşınması için senet teşkil eden benzeri bir evrak ile tespit olunan sözleşmedir. Taşıyan ile konişmento hamili arasındaki münasebetleri tanzim etmesi durumunda, bir çarter partiye dayanılarak çıkarılan konişmento veya benzeri evrakın da bu çerçevede değerlendirileceği, aynı bentte ifade edilmiştir. Lahey Kuralları anlamında mal, taşıma sözleşmesinde güverteye konduğu beyan edilen ve fiilen de bu şekilde taşınan yükler ile canlı hayvanlar hariç, her türlü eşya olarak tanımlanmış (Lahey Kuralları madde 1-c), böylece belirli şartları taşıyan güverte yükü ile canlı hayvanlar

eşya kapsamının dışına çıkarılmak sureti ile konvansiyonun uygulanma alanı haricinde bırakılmıştır. Gemi, denizyoluyla eşya taşınmasında kullanılan her türlü vasıtayı ifade etmektedir (Lahey Kuralları madde 1-d). Eşya taşınması ise, malın gemiye yükletilmesinden gemiden boşaltılmasına kadar geçen süreyi kapsar (Lahey Kuralları madde 1-e).

2. 1. 2. Taşıyanın Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu

Taşıyanın sorumluluğu konusunda en önemli konulardan biri, taşıyanın emredici sorumluluğunun ne zaman başladığı ve ne zaman sona erdiğinin tespitidir. Yukarıda değinilen Lahey Kuralları madde 1-e hükmü ile esasen, taşıyanın konvansiyon çerçevesindeki sorumluluk süresi de tayin edilmiş olmaktadır. Buna göre taşıyan, eşyanın gemiye yüklenmesinden gemiden boşaltılmasına kadar geçen süre içinde, yükün ziya veya hasara uğramasından doğan zararlardan sorumludur.

Amerikan uygulamasında Lahey Kuralları bakımından emredici sorumluluğun süresi "tackle to tackle" prensibi ile tespit edilmektedir. Bu kural, "geminin muhafazası" kavramı üzerinde temellenir. Buna göre, gemi teçhizatının kullanılmasına başlanması ile birlikte, yük geminin muhafazasına geçer, yükün teçhizattan ayrılması ile sona erer. Gemiye pompalanmak suretiyle alınan akışkan yüklerde, geminin muhafazasının başlangıcı açısından, sıvının gemi nakil hattına girdiği an, bitişi açısından ise gemi nakil hattından tamamen boşaltıldığı an esas alınır. Böylece geminin muhafazasının, dolayısıyla taşıyanın sorumluluğunun başlangıcı ve bitişi, yükün ve yükleme/boşaltmada kullanılan araçların özelliğine göre, her somut olayda farklı olacaktır. Doktrinde, sözleşmede yükün mavnalarla taşınacağı ve bunun gönderene ait olduğu kararlaştırılmışsa, taşıyanın sorumluluğunun yükün mavnadan gemiye yüklenmesi ile başlayacağı ve yükün

gemiden mavnaya aktarılmasıyla sona ereceği kabul edilmektedir.

Konvansiyondaki “malın gemiye yüklenmesinden gemiden boşaltılmasına kadar” ifadesini, “yüklemenin başlangıcından boşaltmanın sonuna kadar” şeklinde anlamak yerindedir. Böylece, yükleme ve boşaltma sırasında da taşıyanın sorumluluğu söz konusu olacaktır. Lahey Kuralları madde 3/f. 2’de de taşıyan, malların yükletilmesi ve boşaltılmasında dikkat ve itina göstermekle yükümlü tutulmuştur. “Geminin muhafazası” kriteri ise, sorumluluk süresinin başlangıç ve bitiminin tespiti açısından somut ve belirlenmesi kolay bir ölçüdür.

Taşıyanın Lahey Kuralları hükümleri uyarınca sorumluluğunun süresi bu şekilde tespit edildikten sonra, sorumluluğunun içeriğini incelemek gerekir. Lahey Kuralları madde 2’de, Lahey Kuralları madde 6 hükümleri mahfuz kalmak şartıyla, denizden mal nakline dair sözleşmede, taşıyanın malların yüklenmesi, idaresi, istifi, nakli, muhafazası, bakımı ve boşaltılması hususlarında aşığıda ve sonraki sayfada belirtilecek olan hak ve muafiyetlerden faydalanacağı ve vecibelerden sorumlu olacağı hususu belirtilmiştir. Lahey Kuralları madde 3’e göre taşıyan, seferden önce ve bu seferin başlangıcında gemiyi seyrüsefere müsait bir hale getirmeye, gemiyi lazım geldiği şekilde donatmaya, teçhiz etmeye ve kumanya tedarik etmeye, geminin ambarlarını ve soğuk hava tertibatlı mahallerini ve malların tesellüm, nakil ve muhafaza edilmek üzere yerleştireilmiş olduğu bütün diğer kısımlarını elverişli ve iyi duruma getirmek için makul bir gayret göstermeye mecburdur. Görüldüğu gibi Lahey Kuralları madde 3/f. 1’de taşıyan, gemiyi seferin başlangıcında denize ve yüke elverişli kılmakla yükümlü tutulmuş ve denize ve yüke elverişlilik kavramının içeriği ilgili bentlerde açıklanmaya çalışılmıştır. Denize elverişlilik kavramı doktrinde, “geminin yapacağı yolculuğun gerekliliklerine her açıdan uygun olması” şeklinde

tanımlanmaktadır. Yüke elverişlilik ise, geminin, yükü ilgilendiren bölümleri ve gerekli teçhizatı itibariyle yükü kabule ve boşaltma limanında teslim elverişli bir durumda bulunmasıdır. Belirtmek gerekir ki geminin yolculuğun tamamında denize elverişli olması icap eder. Ancak incelemekte olduğumuz maddede özel olarak düzenlenen husus, başlangıçtaki elverişliliktedir. Bu ise, yüklemenin başlamasından yolculuğun başlangıcına kadar geçen süreyi ifade etmektedir (Çağa ve Kender, 2004). Böylece tıpkı sorumluluğun başlangıcı ve bitişinde olduğu gibi, her bir yük bakımından farklı bir “başlangıçtaki elverişlilik” durumu söz konusu olacaktır.

İngiliz ve Amerika hukuklarında, Lahey Kuralları uygulaması bakımından, başlangıçta mevcut olan ve tehlike arz eden durumun, olayda dikkate alınacak denizcilik teamüllerine göre, yolculuk sırasında ortadan kaldırılması adetse, bunun bir başlangıçtaki elverişsizlik hali teşkil etmeyeceği, yolculuk başladıktan sonra gereken tedbirlerin alınmaması ve bu nedenle elverişsizliğin giderilmemesi durumunda ise, geminin teknik idaresine ilişkin bir kusurun söz konusu olacağı kabul edilmektedir.

Başlangıçtaki elverişsizliğin giderilmesine yönelik olarak yolculuk sırasında alınması icap eden böyle bir tedbir, daha ziyade yükün menfaatine ilişkin ise, ticari kusurun varlığını ve bu çerçevede taşıyanın sorumluluğunu kabul etmek gerekir.

Başlangıçtaki elverişsizlikten doğan zararlardan sorumluluğun hukuki niteliği açısından ifade edilen bir görüşe göre, uluslararası konvansiyonların ortaya çıkmasından önce de deniz hukukunda mevcut olan başlangıçtaki elverişsizlikten sorumluluk, Lahey Kuralları ile bir garanti sorumluluğundan kusur sorumluluğuna dönüşmüştür.

Lahey Kuralları madde 4/f. 1 uyarınca taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten sorumlu tutulabilmesi için, Lahey Kuralları madde 3/f. 1-a, b ve c bentlerinde düzenlenmiş olan yükümlülüklerini yerine getirirken gereken özeni göstermemiş olması icap eder.

Aynı maddenin 2. fıkrasında ise, taşıyanın malların yükletilmesi, idaresi, istifi, nakli, muhafazası, bakımı ve boşaltılmasında, Lahey Kuralları madde 4 hükümleri mahfuz kalmak kaydıyla, dikkat ve itina göstermekle mükellef olduğu ifade edilmiştir. Taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu özenin kapsamı tayin edilirken yükün türü ve niteliği de göz önünde bulundurulmalıdır.

Bu hükümlerden, taşıyanın Lahey Kuralları anlamında iki temel sorumluluk sebebi olduğu anlaşılmaktadır. Bunlar geminin başlangıçta denize ve yüke elverişli olmamasından doğan sorumluluk ve yükün yükletilmesi, idaresi, istifi, nakli, muhafazası, bakımı ve boşaltılmasında dikkat ve itina göstermemekten doğan sorumluluktur. Bu durumlarda taşıyan, yalnızca kendi kusurundan değil, görevlileri ve adamlarının kusurundan da sorumlu olacaktır. Nitekim Lahey Kuralları madde 4/f. 2-r' de taşıyanın, kendisinin, görevlilerinin ve adamlarının kusurlarından, kaynaklanmayan zararlardan sorumlu olmadığı hususu düzenlenmiş, ancak kusursuzluğunu ispat külfeti taşıyana yüklenmiştir. Ayrıca Lahey Kuralları madde 4/f. 2-a'da taşıyanın geminin seyrüseferi ve idaresinde kaptan, gemici, kılavuz ve adamlarının kusurlarından sorumlu olmadığı ifade edilmiştir. Konvansiyonda taşıyanın fiillerinden sorumlu olduğu kimselere ilişkin başka bir hüküm yer almamaktadır.

Bu bağlamda Lahey Kuralları madde 4/f. 2-r ve a birlikte değerlendirildiğinde taşıyanın, sayılan kişilerin ticari nitelikteki kusurlarından ve geminin başlangıçtaki

elverişsizliğine ilişkin olan kusurlarından sorumlu olduğu sonucuna varılmalıdır (Yazıcıoğlu, 2000).

Konvansiyonda yükün geç tesliminden doğan sorumluluğa ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır. Lahey Kuralları madde 3/f. 8'deki "to or in connection with goods – yüke veya yükle ilgili" ifadesinin gecikme zararlarını kapsayıp kapsamadığı hususu şüphelidir. Ancak konvansiyonun bu konudaki mutlak suskunluğu göz önünde bulundurulursa, bizim de katıldığımız görüşe göre, taşıyanın gecikmeden doğan sorumluluğunun antlaşmanın emredici sorumluluğunun kapsamı dışında kaldığını kabul etmek gerekir (Gençtürk, 2006).

Visby Protokolü ile incelemiş olduğumuz hususlara ilişkin olarak herhangi bir değişiklik getirilmemiştir. Ancak Lahey-Visby Kuralları madde IX'da konvansiyonun, nükleer zararlara ilişkin sorumluluğu düzenleyen ulusal kanunların ya da uluslararası konvansiyonların hükümlerini etkilemeyeceği ifade edilerek, nükleer zararlardan kaynaklanan sorumluluğun Lahey-Visby Kuralları'nın kapsamı dışında kaldığı belirtilmiştir.

2. 1. 3. Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulması

Lahey Kuralları madde 4'te, taşıyanın sorumluluktan kurtulma nedenleri sıralanmıştır. Buna göre geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden doğan ziya ve hasar, taşıyanın Lahey Kuralları madde 3/f. 1'de sayılan yükümlülüklerini yerine getirirken gereken dikkat ve özeni göstermemesinden kaynaklanmıyor ise, taşıyan anılan zararlardan sorumlu değildir. Gereken dikkat ve özenin gösterildiğini ispat yükü ise taşıyana aittir.

Maddenin ikinci fıkrasında ise, sorumluluktan kurtulma nedenlerinin yer aldığı bir liste bulunmaktadır. Buna göre taşıyan, seyrüseferde veya geminin idaresinde kaptan, gemici, kılavuz veya adamlarının hareket, ihmal ya da hatalarından, bizzat kendi kusuru ile sebebiyet vermiş olması hali müstesna, yangından, denizde veya seyrüsefere elverişli diğer sulardaki muhatara, tehlike (sis, fırtına, deniz seviyesinin yükselmesi, buz) veya kazalardan, yersel ve göksel hareketlerden, savaş dolayısıyla meydana gelen hallerden, amme düşmanlarının hareketlerinden, prens, yetkili makam veya halk tarafından yapılacak tevkif veya cebir yahut adli makamlarca yapılacak el koyma hareketlerinden, karantina sınırlamalarından, yükleticinin veya mal sahibinin, onun görevlilerinin veya temsilcilerinin hareket veya ihmallerinden, her ne sebeple olursa olsun işlerin grev, lokavt veya tasfiyeler sebebiyle tamamen veya kısmen tatil edilmesinden, karışıklık veya isyan hareketlerinden, denizde can veya mal kurtarılması ve buna teşebbüsten, hacim veya ağırlığın fire vermesinden, gizli bir özürden ya da malın kendisine özgü mahiyet veya özründen, ambalaj yetersizliğinden, markaların yetersizliği veya fenalığından, makul bir dikkat ve özene rağmen gözden kaçan gizli özürlerden, kendisinin, adamlarının veya görevlilerinin ihmal veya kayıtsızlıklarından ileri gelmeyen diğer sebeplerden doğan ziya ve hasardan sorumlu değildir. Son durumda taşıyan ve diğer kişiler, zararın meydana gelmesinde hiçbir kusurlarının olmadığını ispatla mükellef tutulmuşlardır.

Bir diğer sorumluluktan kurtulma sebebi Lahey Kuralları madde 4/f. 4'te düzenlenmiş bulunmaktadır. Buna göre taşıyan, denizde can ve mal kurtarmak amacıyla veya herhangi makul bir sebeple yapılan rota değişikliğinden doğacak ziya ve hasardan sorumlu olmayacaktır.

Lahey Kuralları madde 4/f. 5'te ise, mal sahibinin malın mahiyeti ve değeri hakkında konişmentoda kasten yanlış beyanda bulunması halinde taşıyanın sorumluluktan kurtulacağı hususu hüküm altına alınmıştır.

Taşıyanın adamlarının/görevlilerinin de kendilerine yöneltilecek talepler bakımından, yukarıda sayılan sorumluluktan kurtulma nedenlerine dayanıp dayanamayacakları tartışmalıdır. Konvansiyonda yer alan sorumluluktan kurtulma nedenlerinden veya mesuliyet sınırlamalarından yalnızca taşıyanın istifade edebileceği kabul edilirse, yükle ilgilinin, taşıyanın adamından/görevlisinden talepte bulunması durumunda, konvansiyonun kendisi için dezavantaj teşkil eden hükümlerinden kurtulması mümkün olmayacaktır.

Yukarıda sayılmış bulunan sorumluluktan kurtulma nedenlerinden bazılarının daha yakından incelenmesi ve içeriklerinin saptanması faydalı olacaktır. Bu çerçevede taşıyanın, geminin sevkine ve başkaca teknik idaresine ilişkin kusurlardan, yangından ve sapmadan doğan sorumsuzluğu incelenecektir.

2. 1. 3. 1. Sevk ve Teknik İdare Kusuru

Taşıyanın, geminin sevkine ve başkaca teknik idaresine ilişkin kusurlardan sorumsuz olduğu hükmünü getiren düzenlemenin anlaşılması, “başkaca teknik idare” kavramının açıklanmasını gerektirmektedir.

Zira geminin sevki ile ilgili kusurların tespiti bir zorluk arz etmez. Geminin hareketi ile ilgili tüm sevk ve idare fiilleri, bu çerçevede tüm manevra hareketleri, dümen ve makine kumandaları, mevki tayini, radara bakılması, haritayı yanlış uygulama, ışıklandırma, işaret verme, deniz trafik kurallarına uyulmaması, demir atılacak yerin yanlış belirlenmesi buraya dahildir (Tekil, 2001).

Geminin başkaca teknik idaresinin kapsamı, İngiliz ve Amerikan hukuklarında ağırlıklı amaç dikkate alınarak belirlenmektedir. Türk hukukunda da bu muğlak kavramın anlaşılması ve teknik kusurun, taşıyanın sorumlu olduğu ticari kusurdan ayrılması bakımından, Türk Ticaret Kanunu madde 1062/f. 2 hükmünden istifade edilebilir. Bu hüküm de, Anglo-Amerikan doktrin uygulaması doğrultusunda, daha ziyade yükün muhafazası için alınan tedbirlerin geminin teknik idaresine dahil sayılmayacağını ifade etmekte ve ağırlıklı amacı ölçü almaktadır (Ülgener, 1991).

2. 1. 3. 2. Yangın Zararları

İncelenmesi gereken bir diğer mesuliyetten kurtulma sebebi, taşıyanın kendi kusuru olmadıkça yangın zararlarından sorumsuzluğudur. Yangın çeşitli sebeplerden ileri gelebilir ve taşıyanın meydana gelen zarardan sorumlu olup olmadığı hususu söz konusu sebebe göre değişiklik arz eder. Şöyle ki, yangının sebebi teknik kusur ise, taşıyan bundan zaten sorumlu değildir. Yangın geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden kaynaklanmış ise ve taşıyan bu elverişsizlikten mesul ise, yangın zararından da sorumlu tutulur (Çağa ve Kender, 2004). Dolayısıyla yangın zararının ayrı bir sorumsuzluk hali olarak belirtilmesi, sadece ticari kusurdan ileri gelen yangınlar bakımından önem arz etmektedir.

Geminin seyrüseferi ile başkaca teknik idaresi hususlarında ve yangından kaynaklanan zararlarda, taşıyanın yalnızca kendi kusurundan sorumlu tutulmuş olması doktrinde eleştirilmekte, borcunu ifa ederken üçüncü şahısların hizmetlerinden yararlanarak faaliyet alanını genişleten kişinin, bunun sonuçlarına katlanması gerektiği prensibinden bu düzenlemeler ile ayrıldığı ifade edilmektedir.

Bu noktada belirtmek gerekir ki zarar taşıyanın adamlarının/görevlilerinin seçimindeki, nezaretindeki, yönlendirilmesindeki, bilgilendirilmesindeki ve bunlara talimat verilmesindeki yetersizliğin sonucu olarak ortaya çıkmışsa taşıyan şahsi kusurunun bulunması nedeniyle meydana gelen zarardan sorumlu tutulur.

2. 1. 3. 3. Sapma

Lahey Kuralları madde 4/f. 4'te, denizde can ve mal kurtarmak amacıyla veya herhangi bir geçerli sebeple yapılan rota değişikliğinden doğacak ziya ve hasardan taşıyanın sorumlu olmayacağı ifade edilmiştir.

Denizde can ve mal kurtarmak amacıyla yapılan rota değişikliği bakımından mesele bir güçlük arz etmemektedir. Ancak "diğer herhangi bir makul sebeple" ifadesi yorumlanmaya ihtiyaç duymaktadır. "Makul sebep" kavramı doktrinde tanımlanmaya çalışılmakta, bu çerçevede sapmanın sebebi sözleşmenin kurulmasından önce biliniyorsa veya daha sonraki bir yolculuğa hazırlık amacı taşıyorsa yahut somut taşıma ile ilişkili değilse, sebebin makul olarak değerlendirilemeyeceği ileri sürülmektedir.

Denizde can veya mal kurtarmak amacıyla veya diğer herhangi bir makul sebeple yapılmayan ve haksız sapma olarak ifade edilen bir rota değişikliği, Amerikan hukukunda taşıyanın, konvansiyonda ya da sözleşmede yer alan sorumluluktan kurtulma nedenlerine dayanma hakkını kaybetmesi sonucunu doğurmaktadır.

2. 1. 4. Güverte Yüğü

Lahey Kuralları, Lahey-Visby Kuralları sisteminde güverte yüğü bakımından özel bir durum söz konusu olduğundan, bunun ayrı bir başlık altında incelenmesi

daha yararlı olacaktır. Şöyle ki, Lahey Kuralları madde 1 uyarınca güverte yükü taşıma sözleşmesinde bu şekilde taşınacağı kararlaştırılmışsa ve fiilen de güvertede taşınmışsa, eşya kavramının dışındadır. Dolayısıyla Lahey Kuralları madde 1’de aranan şartlar gerçekleşmiş ise, güvertede taşınan yük Lahey Kuralları anlamında eşya değildir. Bu şartlardan ilki, taşıma sözleşmesinde yükün güvertede taşınacağına kararlaştırılmış olmasıdır. Belirtmek gerekir ki, yükün güvertede taşınacağına ilişkin anlaşmanın açık olması gerekir. Şüphesiz bu husus konişmentoya dercedilmediği sürece üçüncü şahıslara karşı ileri sürülemez.

Anlaşmada yükün güvertede taşınacağı kararlaştırılmış olmayıp da, yalnızca taşıyana buna ilişkin bir yetki tanınmışsa, başka bir ifadeyle, yükün güvertede taşınıp taşınmayacağı taşıyanın seçimine bırakılmışsa, bunun yeterli olmadığı ve Lahey Kuralları’nın sorumluluğa ilişkin hükümlerinin uygulanacağı ifade edilmektedir.

Güverte yükünün eşya kavramının kapsamı dışında kalması için gerçekleşmesi gereken diğer koşul ise, yükün fiilen de taraflar arasındaki anlaşmaya uygun olarak güvertede taşınmasıdır.

Bu bağlamda güverte yükünün sonradan ambara alınması halinde, bu andan itibaren Lahey Kuralları’na tabi olduğu, güvertede taşınacağı hususunda anlaşma bulunan yükün bir kısmının ambarda taşınması durumunda ise, bu kısım bakımından Lahey Kuralları’nın uygulanacağı doktrinde haklı olarak ifade edilmektedir.

2. 1. 5. Sorumsuzluk Anlaşmaları

Lahey Kuralları madde 3/f. son’da, ihmal, hata ya da Lahey Kuralları madde 3’te zikredilen görev ve yükümlülüklerin yerine getirilmemesinden dolayı mallarda meydana gelecek ziya ve hasardan doğacak sorumluluğu kaldıran veya

konvansiyonda öngörülenden başka şekilde azaltan bir sözleşme şartının hükümsüz olacağı ifade edilmiştir. Sigorta tazminatını taşıyana bırakan bir sözleşme şartının sorumluluk muafiyeti mahiyetinde telakki edileceği aynı fıkroda belirtilmiş bulunmaktadır.

Bu çerçevede Lahey Kuralları madde 3/f. 6'daki 1 yıllık hak düşürücü süreyi kısaltan, zarara ilişkin yazı ihbarının yapılması gereken süreyi kısaltan veya yazılı ihbarı bir dava koşulu haline getiren sözleşme şartları geçersiz olacaktır.

Taşıyanın, malların gemiye yüklenmesinden önce ve gemiden boşaltılmasından sonra meydana gelecek zararlardan doğan sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan sözleşme şartlarının anılan hükümden etkilenmeyeceği hususu, Lahey Kuralları madde 7'de açıkça belirtilmiştir.

Taşıyanın sorumluluğunu kaldıran veya konvansiyonda öngörülende başka şekilde azaltan sözleşme şartlarının hükümsüz olacağını amir Lahey Kuralları madde 3/f. son'un bir diğer istisnası ise Lahey Kuralları madde 6'da düzenlenmiştir.

Buna göre yalnızca taşınacak malların niteliği ve şartları veya taşıma işinin icra edileceği hal ve şartların böyle özel bir sözleşmeyi haklı kıldığı durumlarda, bir konişmento düzenlenmemesi ve üzerinde anlaşılan şartların "işlem görmez" kaydı taşıyan bir makbuz senedinde zikredilmiş olması şartıyla, taşıyanın, memurlarının ve acentesinin anlaşmada düzenlenen hak, yükümlülük ve sorumluluklarına dair özel şartlar kararlaştırılabilir.

2. 1. 6. İspat Yükü ve Hak Düşürücü Süre

Taşıyanın yükün ziyası ve hasarından doğan zararlardan sorumluluğu, ispat yükü tersine çevrilmiş bir kusur sorumluluğudur (Yazıcıoğlu, 2000). Zira daha önce

de belirtildiği üzere Lahey Kuralları madde 2/f. 2-r'de taşıyanın, kendisinin, adamlarının ve görevlilerinin kusurlarından kaynaklanmayan zararlardan sorumlu olmadığı açıkça ifade edilmiştir. Şu durumda, talep sahibi bir zarara uğradığını ve bu zararın taşıyanın sorumluluk süresi içinde meydana geldiğini ortaya koyacak, taşıyan ise, zarardan mesul tutulmamak için sorumluluktan kurtulma nedenlerinden birinin varlığını ispat edecek, bunu yapmazsa zararın, kendisinin veya adamlarının/görevlilerinin kusurundan kaynaklanmadığını kanıtlayacaktır.

Bu çerçevede konişmentonun karine teşkil etmesi meselesine de değinmek gerekmektedir. Lahey Kuralları madde 3/f. 3 uyarınca taşıyan, kaptan veya taşıyanın acentesi, mallar teslim alınıp yüklendikten sonra, yükletenin talebi üzerine bir konişmento düzenleyip yükletene vermekle yükümlüdür. Aynı fıkrada konişmentoda yer alması gereken hususlar ve hangi şartlar altında anılan hususların konişmentoya dercinden imtina edilebileceği de düzenlenmiş bulunmaktadır. Bu düzenlemeye uygun olarak tanzim edilmiş bir konişmento, yükün konişmentoda yazılı olduğu şekilde taşıyan tarafından teslim alınmış olduğuna dair, aksi ispat edilebilir bir karine teşkil edecektir.

Ayrıca Lahey Kuralları madde 3/f. 6 uyarınca malların boşaltma limanında taşıma sözleşmesi gereğince malları teslim yetkili olan şahsın muhafazasına tevdiinden önce veya bu esnada yükün ziya ve hasara uğradığı hususu ile bu ziya ve hasarın genel olarak niteliği, yükü teslim alan kişi tarafından taşıyana ya da acentesine yazılı olarak bildirilmez ise, malların konişmentoda yazılı olduğu şekilde teslim edildiğine dair, aksi ispat edilebilir bir karine oluşur. Böyle bir durumda artık talep sahibinin bu karinenin aksini ispatlaması gerekecektir. Aynı fıkrada, ziya ve hasarın dıştan görünür olmaması halinde, yazılı ihbarın teslimden itibaren 3 gün

içinde yapılması gerektiği bildirilmiştir. Kabul anında malların durumunda bir terslik görülmüş ise, yazılı ihbara gerek yoktur.

Yükün ziyası ve hasarından doğan taleplerin, malların teslim edildiği veya teslim edilmeleri gereken tarihten itibaren bir yıl içinde ileri sürülmesi gerekir. Aksi halde taşıyana veya gemiye, meydana gelen zarardan ötürü bir sorumluluk yansımaz. Belirtmek gerekir ki bu süre hak düşürücü süredir (Özdemir, 2006).

Bu çerçevede Visby Protokolü ile getirilen tek değişiklik, üçüncü bir kişiye karşı açılacak rücu davasının bir yıllık hak düşürücü sürenin dolmasından sonra bile, davaya bakan hakimin hukukunun öngördüğü süre içinde olmak kaydıyla, açılabilirliğinin düzenlenmiş olmasıdır (Lahey-Visby Kuralları madde III/f. 6). Bu sürenin, rücu davası açan şahsın, kendi aleyhindeki talebi yerine getirdiği ya da davanın kendisine bildirildiği tarihten itibaren üç aydan az olamayacağı aynı fıkrada ifade edilmiştir.

2. 2. Hamburg Kurallarına Göre

2. 2. 1. Genel Olarak

Tıpkı Lahey Kuralları sisteminde olduğu gibi Hamburg Kuralları'nda da, anlaşmada geçen bazı temel kavramlar tanımlanmıştır. Buna göre taşıyan, gönderen ile bizzat veya bir temsilcisi vasıtasıyla denizde eşya taşıma sözleşmesi akdeden her kişiyi ifade eder (Hamburg Kuralları madde 1/f. 1). Fiili taşıyan, taşımanın icrası taşıyan tarafından tamamen veya kısmen kendisine bırakılan her şahıs ile, böyle bir ifa kendisine tevdi edilen sair bütün kişilerdir (Hamburg Kuralları madde 1/f. 3). Gönderen, taşıyan ile denizde eşya taşıma sözleşmesi akdeden veya hesabına böyle bir sözleşme akdedilen her şahıs ve keza denizde eşya taşıma sözleşmesine ilişkin

olarak taşıyana eşyayı fiilen teslim eden ya da adına veya hesabına teslim olunan her kişidir. Gönderilen, eşyayı teslim almaya yetkili olan şahıstır (Hamburg Kuralları madde 1/f. 4). Hamburg kuralları çerçevesinde “eşya” canlı hayvanları da kapsamaktadır. Ayrıca yük, topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma elemanına konmuş ya da ambalajlanmış ise, gönderen tarafından sağlanmış olmaları şartıyla, bu taşıma elemanı veya ambalaj da eşya kavramının kapsamı içerisinde yer almaktadır (Hamburg Kuralları madde 1/f. 5). Konteyner, palet ve benzeri taşıma elemanlarının kullanımlarının giderek yaygınlaşması ve haiz oldukları ticari değer dolayısıyla, eşya kavramının bunları da içine alacak şekilde genişletilmesi yerinde olacaktır. “Benzeri taşıma elemanı” ise, ekonomik değer taşıyan, birçok kez kullanıma elverişli olan ve yükleme, boşaltma, istif gibi, taşıma işlerini kolaylaştıracak şekilde eşyanın bir araya getirilmesi amacıyla kullanılan taşıma elemanı şeklinde anlaşılmalıdır.

Hamburg Kuralları madde 1/f. 6 uyarınca denizde eşya taşıma sözleşmesi, taşıyanın denizyoluyla bir limandan diğerine navlun karşılığında eşya taşıma taahhüdünde bulunduğu her sözleşmeyi ifade etmektedir. Lahey Kuralları, Lahey-Visby Kuralları sisteminde olduğu gibi, Hamburg Kuralları’nda da deniz taşıması ile birlikte başka bir tür taşımayı da içeren bir sözleşme, deniz taşımasına ilişkin olduğu nispette navlun sözleşmesi sayılmaktadır.

İncelediğimiz maddenin son fıkrasında ise, anlaşma metninde geçen “yazılı” sözünün, telgraf veya teleksle haberleşmeyi de kapsadığı ifade edilmiştir.

2. 2. 2. Taşıyanın Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu

Taşıyanın ziya hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu Hamburg Kuralları madde 5’te düzenlenmiştir (Gençtürk, 2006). Buna göre taşıyan, eşyanın ziyaya ya

da hasara uğramasından veya geç tesliminden kaynaklanan zararlardan sorumludur. Ancak zarara sebep olan olayı ve neticeleri önlemek için makul olarak beklenebilecek tüm tedbirlerin kendisi ya da adamları tarafından alınmış olduğunu ispat ederek bu sorumluluktan kurtulabilir.

Taşıyanın geminin başlangıçtaki elverişsizliğine ilişkin sorumluluğu Hamburg Kuralları'nda özel olarak düzenlenmemiştir.

Dolayısıyla artık başlangıçtaki elverişsizlikten kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluk da, Hamburg Kuralları madde 5/f. 1'deki genel hüküm çerçevesinde değerlendirilecek, burada aranan şartların varlığı halinde taşıyanın sorumluluğu gündeme gelecektir. Bunun, modern taşımacılığın gereklerine uygun, makul bir değişiklik olduğu ifade edilir.

Lahey Kuralları, Lahey-Visby Kuralları sisteminin aksine, Hamburg Kuralları'nda taşıyanın gecikmeden kaynaklanan sorumluluğu da düzenlenmiş ve böylece taşıma hukukunun bütünü içinde, sorumluluk ilkeleri bakımından paralellik sağlanmıştır. Gecikmeden doğan sorumluluğun konvansiyon kapsamına alınmasının taşıyan lehine bir düzenleme olduğu, zira Hamburg Kuralları uygulanmayacak olsaydı taşıyanın genel hükümler ve sınırsız olarak mesul tutulacağı doktrinde ifade edilmektedir (Ülgener, 1991). Taşıyanın sorumlu olduğu teslimde gecikme kavramı ise, Hamburg Kuralları madde 5/f. 2'de açıklanmıştır. Buna göre, eşya boşaltma limanında sözleşmede açıkça kararlaştırılan süre zarfında veya böyle bir süre kararlaştırılmamışsa, olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan riayet etmesi makul olarak istenebilecek süre içinde teslim edilmezse, gecikme vardır. Makul sürenin tespitinde, sözleşme konusu taşımada kullanılan gemi, taşınacak yük, taşımanın gerçekleştiği zamandaki hava şartları ve izlenecek rota gibi hususlar göz

önünde bulundurulur. Ancak belirtilen teslim süresinin dolmasından itibaren 60 günlük bir süre geçmesine rağmen yük hala teslim edilmemiş ise, talep sahibi eşyaya yitik gözüyle bakabilir (Hamburg Kuralları madde 5/f. 3). 60 günlük sürenin aralıksız olarak hesaplanacağı aynı fıkrada belirtilmiştir.

Belirtmek gerekir ki taşıyanın teslimdeki gecikmeden sorumlu tutulabilmesi için talep sahibinin, geç teslimin sonucu olarak bir zarara uğradığını ispat etmesi gerekir. Böylece önemsiz sayılabilecek küçük bir gecikmenin de sorumluluğu mucip olup olmadığı sorusu cevaplanmış olmaktadır, zira ortada bir zarar var ise gecikme de önemsiz olarak değerlendirilmeyecektir.

Taşıyanın ziya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu, eşya yükleme limanında, taşıma sırasında ve boşaltma limanında muhafazası altında iken devam eder (Hamburg Kuralları madde 4/f. 1). Böylece sorumluluğun süresi, eşyanın fiilen taşıyanın muhafazasında bulunduğu zaman zarfını içerecek şekilde genişletilmiş ve Lahey Kuralları'ndaki düzenlemenin sebep olduğu belirsizlik ortadan kaldırılmıştır. Aynı maddenin ikinci fıkrasında ise, eşyanın taşıyanın muhafazası altında olduğu zaman dilimi tanımlanmıştır. Buna göre, taşıyanın eşyayı gönderen veya onun hesabına hareket eden bir şahıstan veya yükleme limanının kanun ve nizamlarına göre eşyanın yükleme maksadıyla kendilerine teslimi mecburi olan makam veya üçüncü kişiye teslim ettiği ana kadar geçecek olan süre, eşyanın taşıyanın muhafazası altında olduğu zaman dilimidir. Gönderilen eşyayı teslim almadığı durumlarda ise, taşıyanın yükü, sözleşme şartlarına veya boşaltma limanının kanunlarına ya da orada cari ticari teamüle uygun gönderilenin emrine amade kıldığı ana kadar geçecek olan sürede de eşyanın taşıyanın muhafazası altında olduğu kabul edilmektedir (Hamburg Kuralları madde 4/f. 2). Maddenin son fıkrasında, maddede geçen taşıyan ve gönderilen

sözlerinin, onların adamlarını ve görevlilerini de ifade ettiği belirtilmiştir.

Taşıyanın sorumluluğu konusunda değinilmesi gereken hususlardan birisi de taşıyanın fiillerinden sorumlu tutulduğu kişilerdir. Taşıyanın, adamlarının ve görevlilerinin hareket ve kaçınmalarından sorumlu olup olmadığına dair CMR madde 3 benzeri bir hüküm konvansiyonda yer almamaktadır. Bu durum, incelemekte olduğumuz düzenlemenin basitleştirilmiş metnine bağlanmakta, eleştirilmektedir (Yazıcıoğlu, 2000). Hüküm, taşıyanın adamlarının da zararın ve sonuçlarının önlenmesi için makul olarak beklenebilecek olan tüm tedbirleri aldıklarının ispat edilmesini aramak suretiyle, bu hususu dolaylı olarak düzenlemiş olmaktadır. Taşıyanın fiillerinden sorumlu olduğu “adamları” ile kastedilen, söz konusu navlun sözleşmesinin ifası ile görevlendirilmiş olsun olmasın, taşıyanla bir hizmet ilişkisi içinde bulunan bütün şahıslardır. Taşıyanın “görevlileri” ise, taşımanın ifasında görevlendirilmiş olan diğer şahıslardır.

Bir görüşe göre (Yazıcıoğlu, 2000), eğer Hamburg Kuralları’nda taşıyanın adamlarının ve görevlilerinin fiillerinden sorumluluğu bu şekilde sınırlandırılmak istenseydi, CMR madde 3 benzeri bir hüküm sergilenebilirdi. Buna göre, Hamburg Kuralları madde 7/f. 2 hükmünü amacını aşacak şekilde bu denli geniş yorumlamak mümkün değildir ve taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma anlamına gelecek böyle bir husus, ancak sarıh bir hüküm ile düzenlenirse söz konusu olabilir.

Sonuç olarak taşıyan, adamı veya görevlisi olarak nitelendirilebilecek olan bir şahsın kusurundan dolayı, anılan şahsın görevi çerçevesinde hareket edip etmediği dikkate alınmaksızın, sorumlu olacaktır.

Son olarak belirtmek gerekir ki, Lahey-Visby Kuralları’nda olduğu gibi Hamburg Kuralları’nda da nükleer zararlardan doğan sorumluluk konvansiyonun

kapsamı dışında bırakılmıştır.

Nükleer bir kazadan ileri gelen zarardan doğan mesuliyetin, hangi şartların varlığı altında Hamburg Kuralları hükümlerine tabi olmayacağı hususu, Hamburg Kuralları madde 25/f. 3'te düzenlenmiştir.

2. 2. 3. Akdi Taşıyan – Fiili Taşıyan Ayrımı

Hamburg Kuralları'nın getirdiği en önemli yeniliklerden biri Hamburg Kuralları madde 10/f. 1'de yer almaktadır. Buna göre taşımanın icrasının kısmen veya tamamen fiili taşıyana bırakılması halinde akdi taşıyan, bunun navlun sözleşmesinin kendisine tanıdığı bir hakkı kullanarak yapıp yapmadığı dikkate alınmaksızın, taşımanın tamamından Hamburg Kuralları hükümlerine göre sorumlu olmaya devam eder. Akdi taşıyan, gerek fiili gerekse onun görevleri çerçevesinde hareket eden adamlarının hareket ve kaçınmalarından mesuldür. Fiili taşıyan da, taşımanın kendisi tarafından icra edilen bölümü bakımından, anlaşmanın taşıyanın mesuliyetine dair olan hükümleri uyarınca sorumludur (Hamburg Kuralları madde 10/f. 2).

Akdi ve fiili taşıyanın mesuliyetleri, sorumlulukları oranında müteselsildir (Hamburg Kuralları madde 10/f. 4). Taşıyanın konvansiyonun kendisine yüklediği bir mükellefiyeti üzerine aldığına ya da anlaşmanın tanıdığı haklardan feragat ettiğine dair sözleşme şartları, açık ve yazılı muvafakati olmadıkça, fiili taşıyan hakkında hüküm ifade etmese de, taşıyanı bağlamaya devam eder (Hamburg Kuralları madde 10/f. 3).

Taşıyanın, taşıma tamamen veya kısmen fiili taşıyan tarafından gerçekleştirilmiş olsa dahi, taşımanın tamamından sorumlu olacağına ilişkin bu

hükme Hamburg Kuralları madde 11 ile önemli bir istisna getirilmiştir. Şöyle ki, sözleşme konusu taşımanın, belli bir kısmının taşıyandan başka, ismen zikrolunan bir şahıs tarafından yerine getirileceği navlun sözleşmesinde açıkça öngörülmüş olmak şartıyla, Hamburg Kuralları madde 10/f. 1 saklı kalmak üzere, taşımanın söz konusu bölümünde ve eşya fiili taşıyanın muhafazası altında iken meydana gelen bir olayın sonucunda oluşan ziya, hasar veya gecikmeden akdi taşıyanın sorumlu olmayacağına dair bir şart sözleşmeye konabilir. Aynı maddeye göre ziya, hasar veya gecikmenin böyle bir olaydan kaynaklandığını ispat yükü ise akdi taşıyana düşer. Böyle bir sözleşme şartı, Hamburg Kuralları madde 2/f. 1 ve 2 uyarınca yetkili olan mahkemede fiili taşıyan aleyhine takibat yapılmazsa hükümsüz olacaktır (Hamburg Kuralları madde 11). Fiili taşıyanın, eşya muhafazası altında iken meydana gelen bir olaydan kaynaklanan ziya, hasar veya gecikmeden dolayı Hamburg Kuralları madde 10/f. 2 uyarınca mesul olacağı, incelenmekte olan maddenin son fıkrasında belirtilmiştir. Doktrinde, navlun sözleşmesinde herhangi bir taşıyanın ismine yer verilmek ve fakat taşıma işinin icrası, sözleşmede yer alandan başka bir fiili taşıyana bırakılmak suretiyle, maddede aranan şartın da yerine getirilmiş olacağını savunanlar da mevcuttur. Ancak bu husus değerlendirilirken hükmün amacının ve özellikle fiili taşıyan aleyhine takibat yapılamaması durumunda sözleşme şartının hükümsüz olacağını belirtilmiş olmasının da göz önünde bulundurulması gerekir. Akdi taşıyanın sorumsuzluğuna ilişkin bir sözleşme şartına cevaz verilirken, zarar görenin talebini fiili taşıyana yöneltebileceği düşünülmüş ve bu hususta kolaylık sağlamak amacıyla fiili taşıyanın ismen sözleşmede zikredilmiş olması koşulu aranmıştır. Zarar görenin fiili taşıyanı takibini son derecede güçleştirecek ve bazı durumlarda imkansızlaştıracak bu tarz bir yorumun benimsenmesi, sayılan nedenlerle, bize mümkün görünmemektedir.

Belirtmek gerekir ki, akdi taşıyan-fiili taşıyan ayırımına ilişkin bir düzenleme içermeyen Lahey Kuralları ve Lahey-Visby Kuralları'nda, taşıyanın sorumluluğuyla ilgili hükümlerin formüle ediliş tarzı, yükü ilgiliye karşı yalnızca tek bir taşıyanın sorumlu tutulmasına imkan tanıyordu ve uygulamada mahkemeler tarafından konvansiyon çerçevesindeki sorumluluk, fiili taşıyana yükleniyordu. Hamburg Kuralları madde 10 ile getirilen düzenleme, bu sakıncayı önlemesi itibarıyla, son derece yerindedir.

2. 2. 4. Sorumluluğun Hukuki Niteliği

Taşıyanın yükün ziyası, hasarı ve geç tesliminden doğan zararlardan kaynaklanan sorumluluğunun objektif bir sorumluluk olduğu ve kusura dayanmadığı ileri sürülmektedir. Bu görüşe göre, eşyanın fire vermesi ve canlı hayvan taşımada (Hamburg Kuralları madde 5/f. 4 ve 5) sorumluluk açıkça kusura dayandırılmış, ancak sorumluluğa ilişkin genel düzenlemede bu yapılmamıştır. Buna göre, konvansiyon çerçevesinde taşıyanın sorumluluğu ispat külfeti tersine çevrilmiş kusur sorumluluğudur.

Doktrinde de, Hamburg Kuralları sisteminde sorumluluğun niteliği hususunda Lahey Kuralları'na nazaran bir farklılık bulunmadığı, kusur kavramının açıkça belirtilmesi yerine ve onu tanımlamak üzere "hareket" ve "kaçınma"nın subjektif unsurlarına yer verildiği ifade edilmektedir. Nitekim Hamburg Kuralları madde 5/f. 7'de ziya, hasar ve gecikmenin ortaya çıkmasına taşıyanın veya adamlarının kusur veya ihmali ile bir başka sebep birlikte yol açmışsa, taşıyanın zarardan söz konusu kusur ve ihmal oranında sorumlu olacağı hususu düzenlenmiştir. Ayrıca, Varşova Konvansiyonu'nun 20. Maddesinden farklı olarak taşıyanın, zararın önlenmesi için gereken tüm tedbirleri değil, makul olarak beklenebilecek tüm tedbirleri almakla

yükümlü tutulduğu, bu nedenle tedbirli bir taşıyanın göstermekle mükellef olduğu özenin ölçü olarak alınacağı ifade edilmektedir (Yazıcıoğlu, 2000). Bu çerçevede taşıyanın sorumluluğunun niteliği kusur sorumluluğu olup, ispat külfeti tersine çevrilmiştir. Kusursuzluğun ispatı ise, Hamburg Kuralları madde 5/f. 1 uyarınca, ancak zararın ve sonuçlarının önlenmesinde makul olarak beklenebilecek olan tüm tedbirlerin alındığının ortaya konulmasıyla söz konusu olacaktır.

2. 2. 5. Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulması

Hamburg Kuralları madde 5/f. 1 uyarınca taşıyanın, eşyanın ziyası, hasarı ve geç tesliminden kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluktan kurtulabilmesi, zararı ve sonuçlarını önlemek için makul olarak beklenebilecek olan tüm tedbirlerin kendisi veya adamları tarafından alındığını ispat etmesi şartına bağlıdır. Zararı ve sonuçlarını önlemek için alınacak tedbirlerin makul olarak beklenebilir olmasının aranması ile bu bakımdan subjektif bir kriterin getirildiğini ifade etmektedir. Burada tedbirli bir taşıyanın aynı şartlarda göstereceği dikkat ve ihtimam derecesinin ölçü olarak alınması gerekir. Hamburg Kuralları çerçevesinde, taşıyanın teknik kusurdan sorumsuzluğuna ilişkin bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Ancak doktrinde, bu sonucun henüz pratik bir anlam kazanmadığı, zira tatbikatta zorunlu olarak devreye girmediği, Hamburg Kuralları'nın uygulanmasından kaçınıldığı ve neticede Lahey Kuralları, Lahey-Visby Kuralları rejiminin geçerliliğini koruduğunu ifade edilmektedir (Ülgener, 2000).

Hamburg Kuralları madde 5/f. 4'e göre, eşyanın ziyası, hasarı ya da geç teslim edilmesi bir yangın nedeniyle söz konusu olmuşsa, taşıyanın anılan zararlardan sorumlu tutulabilmesi için, zarar gören şahsın, yangının taşıyanın ya da adamlarının kusur ve ihmallerinde çıktığını kanıtlaması gerekmektedir. Ayrıca zarar

gören şahıs, yangının söndürülmesi veya sonuçlarının önlenmesi ya da hafifletilmesi için alınması makul surette istenebilecek olan tedbirlerin alınmasında, taşıyanın ya da adamlarının kusur veya ihmallerinin bulunduğunu ve zararın da bu nedenle doğduğunu ispat ederse, yine taşıyanın sorumluluğu gündeme gelecektir. Hamburg Kuralları madde 5/f. 1'deki ispat yükü bu son hususla tersine çevrilmiş olmaktadır. Böylece yangın adeta bir sorumluluktan kurtulma nedeni olmaktan çıkmış, taşıyana yangından kaynaklanan zararlar bakımından yalnızca bir ispat kolaylığı sağlanmış gibi görülmektedir. Ancak unutulmamalıdır ki, taşıyanın faaliyet sahasında ortaya çıkan bir yangın açısından, sayılan hususların tespiti ve ispatı, talep sahibi için son derece zor olacaktır. Nitekim doktrinde de bu düzenleme, kusuru olan tarafı kayırdığı ve delili olmayan tarafa ispat külfeti yüklediği ifade edilerek eleştirilmektedir.

Hamburg Kuralları madde 5/f. 5 uyarınca canlı hayvan taşımalarında, ziya, hasar ya da gecikme, böyle bir taşımanın özel tehlikeleri sonucu olmuş ise, taşıyan meydana gelen zarardan sorumlu tutulamaz. Taşıyan, gönderenin hayvanlar hakkındaki talimatlarına uyduğunu ve zararın da olayın şartlarına göre bu gibi tehlikelerin sonucu olabileceğini ortaya koyarsa, zararın da bundan ileri geldiği kararına varılır. Talep sahibi ise bu durumda, zararın kısmen veya tamamen, taşıyan ya da adamlarının kusur veya ihmallerinden kaynaklandığını ispatlamak zorundadır.

Müşterek avarya durumu hariç olmak üzere, denizde can kurtarmak için alınan tedbirlerden ileri gelen ziya, hasar ya da gecikmeden dolayı taşıyanın sorumlu olmayacağı hususu, Hamburg Kuralları madde 5/f. 6'da ifade edilmiştir.

2. 2. 6. Güverte Yüğü

Antlaşmanın 9. Maddesine göre taşıyan ancak gönderenle aralarındaki sözleşme ya da ticari teamüle uygun olduğu veya meri kanun ve nizamlarca

emrolunduğu takdirde yükü güvertede taşıyabilir. Taşıyan, gönderenle yükün güvertede taşınacağına veya taşınabileceğine (Görüleceği üzere, yükün güvertede taşınabileceği şeklinde, taşıyana seçme yetkisi veren bir kloza Hamburg Kuralları'nda yer verilmiştir.) dair yaptığı anlaşmaya ilişkin olarak konişmentoya veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir senede meşruhat vermekle mükelleftir.

Böyle bir kloza yer verilmemişse, yükün güvertede taşınması hususundaki anlaşmayı, taşıyan ispatlayacaktır. Ancak taşıyan, gönderilen dahil, konişmentoyu iyi niyetiyle iktisap eden üçüncü bir şahsa karşı böyle bir iddiada bulunamaz. Taşıyan bu hususlara aykırı davranmışsa, Hamburg Kuralları madde 5/f. 1 hükümler mahfuz kalmak kaydıyla, münhasıran güvertede taşımadan kaynaklanan ziya, hasar ya da gecikmeden, duruma göre Hamburg Kuralları madde 6 veya Hamburg Kuralları madde 8 hükümlerine göre mesuldür.

Görüldüğü gibi Lahey Kuralları, Lahey-Visby Kuralları'nın aksine, Hamburg Kuralları'nda güverte yükü eşya kavramının tanımlanmasında istisna edilme suretiyle konvansiyonun kapsamı dışına çıkarılmamıştır. Bunun yerine, hangi durumlarda taşıyanın eşyayı güvertede taşımamasının kabul edildiği belirtilmiştir. Bu şartlar gerçekleşmeden yükün güvertede taşınması durumunda ise, taşıyanın münhasıran güvertede taşımadan kaynaklanan zararlardan sorumlu olduğu ifade edilmiştir. Bu durumda, yükün güvertede taşınması normal ise, taşıyanın münhasıran taşıma şeklinden kaynaklanan zararlardan sorumlu olmayacağı söylenebilir. Ancak taşıyanın yüke özen borcu devam etmektedir. Bu nedenle taşıyan, münhasıran taşıma şeklinden kaynaklanmayan zararlardan, Hamburg Kuralları madde 5 uyarınca sorumlu olmaya devam edecektir (Yazıcıoğlu, 2000). Böylece Lahey Kuralları bakımından mümkün olmadığını düşünölen bu durum, düzenlemenin farklılığı

nedeniyle, Hamburg Kuralları çerçevesinde söz konusu olacaktır.

2. 2. 7. Sorumsuzluk Anlaşmaları

Hamburg Kuralları madde 23/f. 2 uyarınca navlun sözleşmesinde, konişmentoda veya navlun sözleşmesini gösteren diğer bir senette yer alan ve Hamburg Kuralları hükümlerine doğrudan veya dolaylı olarak aykırı olan her sözleşme şartı batıldır. Sözleşmenin diğer hükümlerinin geçerliliği bundan etkilenmez (Hamburg Kuralları madde 23/f. 1). Eşya sigortasından doğan menfaatin taşıyana temlikine dair şartların da bu çerçevede batıl olacağı aynı fıkrada ifade edilmiştir.

Lahey Kuralları, Lahey-Visby Kuralları'nda olduğu gibi Hamburg Kuralları'nda da, taşıyanın sorumluluğunu ve borçlarını ağırlaştırılan sözleşme şartlarına yer verilmiştir.

Hamburg Kuralları madde 23/f. 3 uyarınca taşımanın Hamburg Kuralları'na tabi olduğu ve bu konvansiyondan ayrılan her sözleşme şartının batıl olacağı hususlarının navlun sözleşmesinde veya konişmentoda ya da navlun sözleşmesinin yerini tutan diğer bir senette belirtilmesi gerekir. Hamburg Kuralları madde 23/f. 3 uyarınca yapılması gereken beyanın yapılmamış olması dolayısıyla, yük üzerindeki hak sahibi bir zarara uğrarsa, taşıyan, zarar gören şahsa karşı eşyanın ziyası, hasarı veya geç tesliminden dolayı anlaşma hükümleri uyarınca ödenmesi gereken tazminat miktarınca bir tazminat ödemekle yükümlüdür (Hamburg Kuralları madde 23/f. son). Taşıyan ayrıca zarar görenin hakkını elde edebilmek için yaptığı ve takibin girişildiği memleket kanunlarına göre tayin olunacak masrafları da ödemek zorundadır.

Görüldüğü gibi incelemekte olduğumuz düzenleme Lahey Kuralları madde

3/f. son'dan daha geniş kapsamlıdır. Nitekim doktrinde de Hamburg Kuralları madde 23/f. 1'in akit serbestisini tamamen ortadan kaldırdığı ifade edilmekte, Lahey Kuralları'nın taşıyanın sorumluluğunu kısıtlayan belirli bazı kayıtları hükümsüz kılmasına oranla, Hamburg Kuralları hükümlerine tanınan bu "mutlak emredicilik", gereksiz bir kuralcılık olarak eleştirilmektedir.

2. 2. 8. İspat Yükü ve Zamanaşımı

Hamburg Kuralları madde 14'te, akdi ve fiili taşıyanın eşyayı muhafazaları altına aldıktan sonra, gönderenin talebi üzerine konişmento tanzim etmekle mükellef oldukları düzenlenmiş bulunmaktadır. Hamburg Kuralları madde 15'te, konişmentonun içereceği hususlar belirtilmiştir. Hamburg Kuralları madde 16'da ise, konişmentoda yer alan ve yükün genel niteliği, markaları, koli veya parça adedi, ağırlık ve miktarı hakkındaki kayıtlara, hangi şartlar altında ihtirazi kayıtlar korunmak üzere, konişmento, yükün taşıyan tarafından, konişmentoda beyan edildiği haliyle teslim alındığına veya bir yükleme konişmentosu düzenlenmiş ise, yüklendiğine ilişkin aksi ispat edilebilen bir karine teşkil eder. Ancak konişmentoyu, içerdiği kayıtlara güvenerek devralan (gönderen dahil) üçüncü şahsa karşı, anılan kayıtların aksi ispat edilemez.

Gönderilen en geç eşyayı teslim aldığı günü takip eden işgünü, ziya veya hasarı ve bunların genel olarak niteliğini taşıyana yazılı olarak ihbar etmediği takdirde, eşyanın taşıma senedinde yazılı olduğu gibi ve böyle bir senet düzenlenmemişse, iyi durumda teslim aldığına dair bir karine oluşur (Hamburg Kuralları madde 19/f. 1). Takip eden fıkraya göre, ziya veya hasar dışarıdan belli değilse, ihbarın eşyanın teslim alındığı tarihten itibaren aralıksız olarak hesap edilecek 15 gün içinde yapılması gerekir. Eşya gönderilene teslimi sırasında,

bulunduğu durum bakımından taraflarca beraber teftiş ve muayene edilmişse, bu esnada tespit edilen ziya veya hasar bakımından ihbara gerek olup olmadığı maddenin üçüncü fıkrasında ifade edilmiştir.

Gecikme durumunda ise, eşyanın gönderilene tesliminden itibaren aralıksız hesaplanacak 60 gün içinde, taşıyana yazılı bir ihbarda bulunulması gerekir. Aksi halde gecikmeden doğan zararlar için taşıyandan herhangi bir tazminat talep edilemez (Hamburg Kuralları madde 19/f. 5).

Eşya fiili taşıyan tarafından teslim edilmişse, gerek fiili taşıyana gerekse akdi taşıyana yapılan ihbar sonucu doğurur (Hamburg Kuralları madde 19/f. 6). Ayrıca maddenin son fıkrası uyarınca kaptan ve sorumlu gemi zabiti dahil olmak üzere, akdi veya fiili taşıyan adına hareket eden bir şahsa yapılan ihbar, akdi/fiili taşıyana yapılmış sayılır.

Yükün ziyası, hasarı ve geç tesliminden kaynaklanan zararlara ilişkin talepler bakımından zamanaşımı Hamburg Kuralları madde 20/f. 1’de düzenlenmiştir. Buna göre eşya taşınmasına ilişkin her dava bakımından zamanaşımı süresi 2 yıldır. Süre, eşyanın tamamen veya kısmen teslim edildiği veya teslim edilmesi gereken son gün işlemeye başlar (Hamburg Kuralları madde 20/f. 2). Sürenin işlemeye başladığı gün, süreye dahil edilmez (Hamburg Kuralları madde 20/f. 3). Talepte bulunulan şahıs, zarar görene yapacağı yazılı bir beyanla, zamanaşımı süresini birçok kere uzatabilir (Hamburg Kuralları madde 20/f. 4). Maddenin son fıkrasında ise, Lahey-Visby Kuralları madde III/f. 6’da olduğu gibi, rücu davalarının, davaya bakan hakimin hukukunun öngördüğu zaman dilimi içinde olmak kaydıyla, 2 yıllık zamanaşımı süresi dolduktan sonra dahi açılabilceği hüküm altına alınmıştır. Anılan zaman dilimi, rücu davası açan şahsın, kendi aleyhindeki talebi yerine getirdiği veya

davanın kendisine bildirildiği tarihten itibaren 90 günden az olamaz.

2. 3. Türk Ticaret Kanunu

2. 3. 1. Genel Olarak

TTK 1178 maddesinde yapılan düzenlemeye göre, taşıyan, navlun sözleşmesinin ifasında, özellikle eşyanın yükletilmesi, istifi, elleçlenmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür.

2. 3. 2. Taşıyanın Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu

Kanun koyucu, taşıyanı eşyanın ziyayı veya hasarlarından yahut geç tesliminden doğan zararlardan ancak söz konusu eşyayı taşıyanın hakimiyetinde bulunduğu esnada zarar meydana gelmişse sorumlu tutmaktadır. TTK 1178 m.

2. 3. 3. Akdi Taşıyan – Fiili Taşıyan Ayrımı

TTK’da akdi taşıyan-fiili taşıyan ayrımı eski kanundan farklı olarak geniş kapsamda ele alınmış ve TTK 1191 maddesinde fiili taşıyanın sorumluluğunu akdi taşıyandan sadece bazı hallerde ayrı değerlendirmiş ancak her halde akdi taşıyan ile fiili taşıyanın sorumluluğunun aynı olduğunu hükme bağlamıştır.

2. 3. 4. Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulması

TTK 1179-1181 maddelerinde sorumluluktan kurtulma hallerini sıralamış ve bunları “taşıyana yükletilemeyecek sebep, teknik kusur, yangın, denizde kurtarma” başlıkları altında toplamıştır.

2. 3. 5. Güverte Yüğü

TTK 1151 madde taşıyanın eşyayı güvertede taşıyamayacağını hükme bağlamış ise de, yükleten ile arasındaki anlaşmayı veya ticari teamüle uygunluğu gerek şart olarak kabul etmiştir.

2. 3. 6. İspat Yüğü ve Zamanaşımı

TTK değişik hallerde bildirim sürelerini farklı olarak değerlendirmiştir. Örneğin TTK 1185 maddesine göre ziya ve hasar bildirimini 3 gün olarak, teslimdeki gecikmedeki bildirim 60 gün içinde yazılı olarak yapılması gerektiğini hükme bağlamıştır.

3. BÖLÜM

SORUMLULUĞUN SINIRI

3. 1. Lahey Kuralları

3. 1. 1. Tazminatın Hesaplanması

Lahey Kuralları'nda tazminatın hesaplanmasına ilişkin bir kural bulunmamaktadır. Bu durumda geleneksel “piyasa değeri kuralı”nın uygulanması gerektiği ifade edilir. Buna göre eşyanın varma yerindeki ve boşaltmanın gerçekleştiği/gerçekleşmesi gereken tarihteki piyasa değeri esas alınır. Kayıp söz konusu ise bu miktar, hasar mevcut ise eşyanın hasarlı ve hasarsız durumdaki değerinin farkı tazminata esas teşkil eder.

Aslında konvansiyonda bu durum ile alakalı olarak bir düzenleme getirilmeyerek konu ulusal hukuka bırakılmış olmaktadır. Bu şekilde benimsenir ise uygulanacak olan hukukun Türk hukuku olması durumunda, Türk Ticaret Kanunu madde 1112 gündeme gelir. İlgili maddeye göre, yükün tamamen veya kısmen kaybı yüzünden taşıyan, eşyanın piyasa değerini veya aynı cins ve özellikteki eşyaların varma yerinde boşaltmanın başladığı tarihte, eğer gemi bu yerde boşaltılmaz ise oraya varışta sahip olduğu değeri öder (Tekil, 2001). Zararın bu şekilde hesaplanması durumunda yalnızca fiziksel zararlar talep edilebilecek, dolaylı zararlar kapsam dışında kalacaktır.

Bir görüşe göre ise, konvansiyonda konu ile alakalı bir düzenleme bulunmadığı için tazminat hesaplanırken yükle ilgilinin gerçekten uğradığı zarar dikkate alınacaktır. Bu ise, eşyayı iyi durumda koruma borcu gerektiği gibi yerine getirilseydi malvarlığının alacağı durum ile, bu borcun gerektiği gibi yerine getirilmemiş olması nedeniyle almış olduğu durum arasındaki fark, yani nispi zarardır. Lahey Kuralları madde 2'deki "to or in connection with goods – yüke veya yükle ilgili olarak" ifadesi zarar kavramının daha geniş yorumlanmasına sebebiyet vermektedir.

3. 1. 2. Tazminatın Üst Sınırı

Lahey Kuralları madde 4/f. 5'e göre, yükleme yapılmadan önce malların durum ve değeri hakkında yükletici tarafından yapılan beyana dayanılarak bu özellikler konişmentoda belirtilmediği takdirde taşıyan veya gemi, malların kaybı veya hasarından dolayı koli veya birim başına 100 Sterlin veya diğer bir para birimi ile bu miktara karşılık gelen miktardan fazlası için sorumlu tutulamaz. Lahey Kuralları madde 9'a göre konvansiyonda sözü edilen para birimi altın esası üzerinden tutulmuştur. Para birimi olarak İngiliz Sterlini kullanmayan devletler, konvansiyonda Sterlin olarak gösterilen tutarları kendi para sistemlerine yuvarlak rakama çevirmeye yetkilidirler.

Lahey Kuralları sisteminde sorumluluk sınırı ile ilgili olarak ortaya çıkan en büyük problem, bu yetkiden faydalanan ülkeler dolayısıyla tekdüze bir miktar yerine birbirlerinden çok farklı üst sınırların olmasıdır (Diamond, 1978).

Taşıyanın ödemekle yükümlü olduğu azami miktarın belirlenmesinde koli ve birim kavramlarının tespiti önem taşır. Koli ile kastedilen eşyanın herhangi bir şekilde korumaya alınmış, bir kap, koruncak, muhafaza içine konulmuş olmasıdır.

Ancak koli için, her koşula uyan bir tanım koyabilmek mümkün olmadığından, kavramın belirlenmesinde esnek davranılmakta, yükün tam muhafaza altına alınmadan, kısmen ambalajlanması, yükün özelliğine göre taşıma sırasında belirli bir ölçüde korunmasını sağlamaya, yükleme, istif, boşaltma gibi taşıma işlemlerini kolaylaştırmaya yetecek şekilde bir araya getirilmiş olması halinde, kolinin varlığı kabul edilmektedir (Yazıcıoğlu, 2000). Tazminatın üst sınırının hesaplanmasında sadece kayıp ve hasara uğramış koliler dikkate alınacaktır.

Malın niteliği ve değeri hakkında bir bildirimde bulunulmuş ve bu bildirimde konişmentoda yer verilmiş ise, bu durumda aksi ispat edilebilir bir karine oluşur (Lahey Kuralları madde 4/f. 5). Konişmentoya yazılan değer, malın piyasa değerinin yerine geçer ve aksi ispatlanmadıkça tazminatın hesaplanmasında esas teşkil eder. Ancak bize göre, yükmeden önce yükleten tarafından yapılan bildirimde dayanılarak yükün cins ve değeri konişmentoya yazılmamış ise, azami sorumluluk miktarını koli veya birim başına belirli tutarla sınırlayan Lahey Kuralları madde 4/f. 5-a hükmünün açık ifadesi karşısında, konişmentoya yazılan değer sorumluluk sınırının yerine geçtiğini kabul etmek gerekecektir. Şöyle ki, bu şekilde yazılan bir değer konişmentoya yazılmış ise, taşıyan, hesaplanacak olan zarar miktarından, konişmentoda yer alan değer ile sorumlu tutulacak, maddedeki sınır uygulanmayacaktır (Çağa ve Kender, 2004).

Aynı fıkroda, yükletene, taşıyan, taşıyanın acentesi veya kaptan ile bir sözleşme akdederek, konvansiyondaki üst sınırdan daha yüksek bir miktarı sorumluluğun azami miktarı olarak tanımlama imkanı da tanımıştır. Bu şekilde taraflar arasında kararlaştırılan miktar, konvansiyondaki üst sınırın yerine geçer. Bu miktar sadece bir üst sınır teşkil ettiği için, gerçek zarar miktarı kararlaştırılan azami

miktardan düşük ise, taşıyan sadece gerçek zararı tazmin etmekle yükümlüdür.

Tarafların konvansiyonda öngörülenden daha düşük bir miktar ile üst sınır belirlemeleri ise Lahey Kuralları madde 3/f. 8 uyarınca engellenmiştir.

Zarar görenin doğrudan ve sadece taşıyanın adamlarından/görevlilerinden talepte bulunması durumunda, adı geçen kişilerin, incelenmekte olan sorumluluk sınırlamalarından yararlanıp yararlanamayacaklarının da incelenmesi gerekir. Lahey Kuralları'nda konuyu düzenleyen herhangi bir hüküm bulunmadığından, doktrinde bu soruya olumsuz yanıt verilmekte ve taşıyanın adamlarının/görevlilerinin gerek konvansiyondaki sorumluktan kurtulma nedenlerinden, gerekse sorumluluk sınırlamalarından yararlanamayacakları ifade edilir.

3. 2. Lahey-Visby Kuralları

3. 2. 1. Tazminatın Hesaplanması

Tazminat tutarının nasıl hesaplanacağı Lahey-Visby Kuralları madde 4/f. 5-b'de belirtilmiştir. Eşyanın sözleşmeye göre gemiden tahliye edildiği veya boşaltılması gereken yer ve tarihteki değeri esas alınacaktır. Aynı maddeye göre söz konusu değer belirlenirken, öncelikle borsa fiyatı yoksa piyasa değeri, bu da yoksa aynı tür ve nitelikteki eşyanın normal değeri göz önüne alınır.

İncelemekte olunan düzenleme ile gidilen amacın, zararın hesaplanması konusunda tüm taraf devletlerin uygulamasında bir tekdüzelik sağlamak olduğu, somut olayın özel şartları bu yöntemin uygulanmasını uygunsuz hale getiriyorsa, hükmün, zararın başka şekilde hesaplanmasını engellemediği öngörülmektedir. Bu düzenleme ile, zararın hesaplanması bakımından uygulamada tekdüzelik sağlanması düşüncesinin yanı sıra, sorumluluğu eşyanın değeri ile sınırlandırmak ve bu değer

tespitinde objektif bir kriter belirlemek amaçlarının da güdüldüğü göz ardı edilmemelidir. Bu durumda hükmün, zararı başka şekilde hesaplanmasını engellediği sonucuna varmak daha doğru olacaktır. Bu şekilde dolaylı kayıp veya hasarların tazmini imkanı da kalmamaktadır.

3. 2. 2. Tazminatın Üst Sınırı

Zarar görenin sadece ve doğrudan taşıyanın adamlarından/görevlilerinden talepte bulunması durumunda, sözü edilen kişilerin konvansiyonda yer alan sorumluluk sınırlamalarından yararlanıp yararlanamayacakları konusunda Lahey Kuralları'nda bir boşluk söz konusudur. Bu boşluk Lahey-Visby Protokolü ile tamamlanmış ve Lahey-Visby Kuralları madde 4 bis/f. 2'de yükü ilgilinin doğrudan taşıyanın adamlarından/görevlilerinden talepte bulunması durumunda bu kişilerin taşıyanın sahip olduğu savunma olanaklarından ve sorumluluk sınırlarından yararlanacağı konusu düzenlenmiştir. Maddenin son fıkrasında, taşıyan ve adamlarından elde edilebilecek toplam tazminat miktarının konvansiyonda öngörülen sınırı aşamayacağı belirtilmiştir.

Lahey-Visby Kuralları madde 4 bis/f. 1'de ise konvansiyonda bulunan savunma ve sorumluluk sınırlarının, eşyanın kaybı veya hasarından dolayı taşıyana karşı açılan her davada, ister sözleşmeden ister haksız fiilden kaynaklansın, uygulanacağı hüküm altına alınmıştır.

Diğer önemli bir değişiklik sorumluluğun üst sınırına ilişkindir. Lahey-Visby Kuralları madde 4/f. 5 hükmünce taşıyan ve gemi, malların özelliği ve değeri yükleyen tarafından yüklemeye önce yapılan bildirimle dayanılarak konişmentoya geçirilmediği müddetçe, malların kaybı veya hasarından dolayı koli ve birim başına 666. 67 ÖÇH'den (21 Aralık 1979'da Lahey-Visby Kuralları'na taraf devletler

arasında imzalanan ve 14 Şubat 1984'te yürürlüğe giren ÖÇH Protokolü (Protocol to amend the International Convention for the Unification or Rules relating to Bills of Lading as modified by the Amending Protocol of 23.02.1968) uyarınca hesap birimi ÖÇH olarak kabul edilmiştir.) veya kayıp ve hasara uğrayan eşyanın kilogramı başına 2 ÖÇH'den fazla sorumlu tutulamaz. Böyle bir ikili sistemin kabulü ile eşyaların giderek daha büyük koli/birimler halinde taşınmasının ve özellikle konteynerin tek bir koli/birim olarak değerlendirilmesinin yaratacağı sakıncalar giderilmiştir.

Taşıyan, kaptan veya acente ile gönderen arasında, konvansiyonda belirtilenden daha yüksek bir sınır saptanmasına müsaade verilmiştir (Lahey-Visby Kuralları madde 4/f. 5-g).

Lahey-Visby Kuralları madde 4/f. 5-c uyarınca, eşyayı ayırmak için konteyner, palet veya benzeri taşıma elemanı kullanılmış ise, konişmentoda gösterilen koli veya birim sayısı bu madde anlamında koli veya birim sayısı olarak dikkate alınır. Konteyner içeriği malların yalnızca bir kısmı sayı verilmesi şekliyle belirtilmiş, diğer bir kısmı da "... ve ticari eşya" ya da "... makine" gibi genel ifade altına alınmış ise, sayısı belirtilen eşya bildirilen koli veya birim olarak dikkate alınır, diğer kısım ise konteyner ile birlikte tek bir koli/birim olarak dikkate alınır.

3. 3. Hamburg Kuralları

3. 3. 1. Tazminatın Hesaplanması

Hamburg Kuralları'nda tazminatın nasıl hesaplanacağına dair bir kurala yer verilmemesi şekliyle Lahey Kuralları sistemine geri dönmüş bulunmaktadır.

Hamburg Kuralları çerçevesinde eşyanın kaybı veya hasarından kaynaklanan

ve taşıyanın tazmin ile sorumlu olduğu zararlar, dolaylı zararları kapsamamaktadır. Lahey Kuralları'nda olduğu gibi Hamburg Kuralları'nda da, sorumluluk eşyanın değeri ile sınırlandırılmadığı için gerçekte uğranılan zarar dikkate alınacak ve taşıyan azami sorumluluk sınırları içinde kalmak kaydıyla, eşyanın kaybı veya hasarından doğan tüm zararları tazmin ile sorumlu olacaktır.

3. 2. 2. Tazminatın Üst Sınırı

Hamburg Kuralları madde 6/f. 1-a'ya göre, taşıyanın eşyanın kaybı ve hasarından Hamburg Kuralları madde 5 uyarınca sorumluluğu, koli ve benzeri yükleme birimi başına 835 ÖÇH veya kayıp olan ya da hasra uğrayan eşyanın brüt ağırlığının kilogramı başına 2,5 ÖÇH'ye denk düşen miktarlardan yüksek olanı ile sınırlıdır (Tekil, 2001). Düzenlemede Lahey Kuralları'ndan ayrılan önemli bir husus bulunmaktadır. Yükün cins ve değeri ile alakalı bilgilendirmenin konişmentoya yazılması yolu ile konvansiyonda belirtilen sınırın uygulanması engellenemeyecektir. Çünkü azami miktarın uygulanması bakımından bu şarta yer verilmemiştir. Ayrıca yükleme birimi kavramı için bir netlik kazandırılmış ve bunun yükleme birimi olduğu açıkça belirtilmiştir (Yazıcıoğlu, 2000).

Taşıyanın geç teslimden Hamburg Kuralları madde 5 hükümleri gereğince sorumluluğu, gecikmeye uğramış eşya için ödenmesi gereken navlunun 2,5 katına eşit bir miktar ile sınırlıdır. Bununla birlikte bu miktar deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmesi gereğince ödenecek toplam navlun miktarını geçemez (Tekil, 2001). Gecikmeden doğan ve taşıyanın sorumlu olduğu zararların ne olduğu konusu net değildir. Gecikmenin sonucunda ortaya çıkan maddi zararlar gibi saf gecikme zararlarının bu kapsamda değerlendirilmesi, gecikme sebebiyle yükte meydana gelebilecek/gelen fiziksel zararlarınsa kayıp ve hasar kapsamında incelenmesi doğru

olacaktır.

Taşıyanın Hamburg Kuralları madde 6/f. 1-a ve b uyarınca gerçekleşen sorumlulukları toplamının, eşyanın tam ziyaa uğraması durumunda a bendi gereğince uygulanacak olan üst sınırı hiçbir şekilde aşamayacağı, aynı fıkranın c bendinde belirtilmiştir.

Hamburg Kuralları madde 6/f. 2'ye göre eşya, konteyner, palet veya benzeri bir taşıma elemanına konulmuş ise, konişmentoda; konişmento düzenlenmemiş ise navlun sözleşmesini ispat eden herhangi bir senette, söz konusu taşıma elemanının içeriği olarak belirtilen her koli veya diğer taşıma birimi, ayrı bir koli veya taşıma birimi olarak dikkate alınır. Taşıma elemanının kendisi kayba veya hasara uğrar ise, taşıyan tarafından sağlanmış veya ona ait olmadıkça, ayrı bir taşıma birimi sayılır.

Taşıyan ve gönderenin kendi aralarında anlaşarak taşıyanın sorumluluğu bakımından belirtilmiş olan miktarlardan daha yüksek bir azami miktar belirlemelerine Hamburg Kuralları madde 6/f. 4'te müsaade edilmiştir.

Taşıyandan ve adamlarından/görevlilerinden istenebilecek miktarlar toplamı, Hamburg Kuralları madde 8 aynı kalmak şartıyla, antlaşmada bildirilen sorumluluk sınırını aşamaz.

Bu hükümler Hamburg Kuralları madde 10/f. 2 uyarınca fiili taşıyanın adamları/görevlileri açısından da uygulanır. Fiili taşıyan ve adamlarından/görevlilerinden talep edilecek tazminat miktarının, antlaşmada belirtilen sorumluluk tutarını aşamayacağı, Hamburg Kuralları madde 10/f. 5'te bildirilmiştir.

3. 3. Türk Ticaret Kanunu

3. 3. 1. Tazminatın Hesaplanması

Taşıyanın ve gönderenin sorumluluğu için uluslararası uygulamada SDR olarak bilinen kavram yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Özel Çekme Hakkı olarak adlandırılmış, böylece ödenecek tazminatın sınırı kilo başına belirlenen özel para birimi (SDR- Özel Çekme Hakkı) ile üst sınırı geçemeyecek şekilde düzenlenmiştir. Bu yeni düzenlemenin 6762 sayılı kanunda karşılığı olmadığı gibi, kayıp ve hasardan doğan sorumlulukta ödenecek tazminatın üst sınırı da belirtilmemiştir. Yeni Türk ticaret Kanunu'nda ise ziya ve hasar halinde ödenecek tazminat gönderinin net olmayan ağırlığının her kilogramı için 8,33 Özel Çekme Hakkı 'nın karşılığı olan tutar kadardır. Özel Çekme Hakkı, eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği tarihteki veya taraflarca kararlaştırılan diğer bir tarihteki, Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankasıncı belirlenen değerine göre Türk Lirasına çevrilir.

3. 3. 2. Tazminatın üst sınırı

TTK madde 1186 tazminatı değişik hal ve koşullara göre kaleme almış ve, Eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü ziya veya hasar nedeniyle taşıyan, her hâlde, hangi sınır daha yüksek ise o sınırın uygulanması kaydıyla, koli veya ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkına veya ziyaa ya da hasara uğrayan eşyanın gayri safi ağırlığının her bir kilogramı için iki Özel Çekme Hakkını karşılayan tutarı aşan zarar için sorumlu olmaz, meğerki, eşyanın cinsi ve değeri, yüklemeye önce yükleten tarafından bildirilmiş ve denizde taşıma senedine yazılmış olsun. Özel Çekme Hakkı, fiilî ödeme günündeki veya taraflarca kararlaştırılan diğer bir

tarihteki, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasınca belirlenen değerine göre Türk Lirasına çevrilir.

Ayrıca, TTK ya göre, taşıyanın ödemesi gereken tazminatın toplamı, eşyanın navlun sözleşmesine uygun olarak gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki değerine göre hesaplanır. Eşyanın değeri, borsa fiyatına veya böyle bir fiyat yoksa, cari piyasa fiyatına veya her ikisinin de yokluğu hâlinde aynı nitelikte ve kalitede eşyanın olağan değerine göre belirlenir.

Eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine konmuş ise, denizde taşıma senedine söz konusu taşıma gerecinin içeriği olarak yazılmış her koli veya ünite, ayrı bir koli veya ünite sayılır. Aksi hâlde, böyle bir taşıma gereci, tek bir koli veya ünite sayılır. Bizzat taşıma gereci ziyaa veya hasara uğrarsa, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gereci ayrı bir koli sayılır.

Yükletenin birinci fıkra uyarınca yaptığı bildirim denizde taşıma senedine yazılmışsa, bu kayıtlar karine oluşturur, ancak bu karine taşıyan bakımından bağlayıcı değildir ve 1239 uncu maddenin üçüncü fıkrası, söz konusu kayıtlar hakkında uygulanmaz.

Yükleten, eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmişse, taşıyan, her hâlde, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin ziya veya hasar nedeniyle sorumlu olmaz. Taşıyanın, taşıma süresinin aşılmasından doğan sorumluluğu, geciken eşya için ödenecek navlunun iki buçuk katı ile sınırlıdır, şu kadar ki, bu tutar, navlun sözleşmesine göre ödenecek toplam navlun miktarından fazla olamaz. Taşıyanın, birinci ve altıncı fıkraların birlikte uygulanması halinde toplam sorumluluğu, eşyanın tam ziyandan sorumluluğu hâlinde birinci fıkra gereğince

tazminle yükümlü olacağı tutarı geçemez.

TTK'ya göre taraflar, yukarıda belirtilen sınırlardan daha yüksek tutarlar kararlaştırabilirler. şu kadar ki, tarafların kararlaştırdığı sınır, öngörülen sınırlardan hangisi yüksek ise, o sınırdan daha düşük olamaz.

4. BÖLÜM

SINIRLI SORUMLULUKTAN YARARLANMA HAKKININ

KAYBI

4. 1. Lahey Kuralları

4. 1. 1. Genel

Lahey Kuralları'nda taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı ile alakalı bir düzenleme yer almamaktadır. Böylece taşıyanın kasten sebebiyet verdiği zararlardan bile sınırlı olarak sorumlu olması durumu söz konusudur. Bu konu adalet duygusunu zedelemekte ve ulusal hukuklarda bazı çözümler getirilmeye çalışılmaktadır (Yazıcıoğlu, 2000). Bu da uygulamada tekdüzelik sağlanması amacını tehlikeye düşürmektedir.

4. 1. 2. Akit Devlet Uygulamaları

Lahey Kuralları madde 4/f. 4'e göre taşıyan, denizde can ve mal kurtarmak üzere veya geçerli sebeplerden dolayı yapacağı rota değişikliklerinden meydana gelecek kayıp ve hasarlardan sorumlu değildir. Zor durumda bulunan gemi ile kurtarma faaliyetini yerine getirecek olan geminin aynı rota üzerinde bulunmaları uzak bir olasılıktır. Bu tür hallerde uygulanacak hukuki çözüm bakımından doktrinde görüş birliği bulunmaktadır, kurtarma yardım faaliyetini gerçekleştirmek için sapma gerekli ise bu haklı sayılmakta ve dolayısıyla kanunun konuya ilişkin olarak

düzenlediği yaptırımlar geçerliliklerini kaybetmektedir. Buna karşın sırf söz konusu faaliyete dair ücreti elde etmek amacı ile hareket edilip, sonunda amaca erişilemediği hallerde sapma haksız sayılmaktadır (Tekil, 2001). Ancak sözleşmede kararlaştırılan rotadan ayrılınması durumunda, sapmanın söz konusu olacağı, rota belirlenirken ise konişımentonun esas alınacağı belirtilmektedir.

Taşıyanın olaylarla daha yakın bir bağlantı içinde olması nedeniyle, sözleşmede kararlaştırılan rotayı ve zararın, gemi anılan rotada seyrederken oluştuğunu ispat yükünün taşıyana ait olduğu uygulamada genellikle kabul edilmektedir.

Rotadan ayrılınması sabit ise, bu kere sapmanın makul olup olmadığını değerlendirmek gerekir. “Makul” ifadesi bakımından genel ve her duruma uyan bir tanım vermenin zorluğundan dolayı, somut olayın şartları göz önüne alınarak bir değerlendirme yapmak gerekecektir. Sapmanın makul olup olmadığı değerlendirilirken sözleşme taraflarının menfaatlerini dikkate almak gerekecektir.

Lahey Kuralları madde 4/f. 4’teki şartları taşımayan ve haksız sapma olarak adlandırılan durumlarda sözleşmenin esaslı olarak ihlal edildiği sonuncuna varılmakta, bundan kaynaklanan zararlar bakımından, taşıyanın konvansiyonda yer alan sorumluluk sınırlamalarından yararlanamayacağı kabul edilmektedir. Böylece uygulamada, sorumluluk sınırlarından yararlanma hakkının kaybı ortaya çıkmış olmaktadır. Bunun temelinde ise, geçerli bir gerekçesi olmadan rotadan ayrılmak suretiyle yükü, planlanan yolculuk bakımından beklenmeyen riskler altına sokan taşıyanın, yükün güvenli bir şekilde varma yerine ulaşmasından sorumlu tutulması gerekliliği bulunmaktadır.

Sapma halinde taşıyanın sorumluluktan kurtulma nedenlerine dayanmak ve sorumluluğunu sınırlandırmak hakkından mahrum kalmasının gerekçesini, sapmadan itibaren yük sigortası himayesinin ortadan kalkmasının teşkil ettiği ifade edilmektedir. Ancak günümüzde sigorta sözleşmelerine yüksek prim karşılığında sapma durumunda bile himayenin devamını öngören klozlar eklenmesi nedeniyle, uygulamanın hukuksal anlamda temelden yoksun kaldığı ileri sürülmektedir doktrinde.

4. 1. 3. Lahey Kuralları Çerçevesinde Sınırsız Sorumluluğun Mümkün Olup Olmadığı Meselesi

Lahey Kuralları madde 4/f. 4'te, taşıyanın, denizde can ve mal kurtarmak üzere veya geçerli sebeplere istinaden yapacağı bir rota değişikliğinden dolayı meydana gelecek kayıp ve hasardan sorumlu olmayacağı ifade edilmektedir. Bu hükümden, aranan şartları taşımayan bir sapma halinde, taşıyanın bundan doğan zarardan sorumlu olacağı anlaşılmaktadır. Ne Lahey Kuralları madde 4/f. 4'te, ne de konvansiyonun herhangi bir başka maddesinde bu sorumluluğun sınırsız olduğuna dair bir düzenleme bulunmamaktadır.

Esasen taşıyanın sınırsız şekilde sorumlu olmasını öngören herhangi bir hükmü içermeyen Lahey Kuralları çerçevesinde, haksız sapma durumunda taşıyanın neye istinaden meydana gelen zarardan sınırsız olarak sorumlu tutulacağı anlaşılamamaktadır.

4. 2. Lahey-Visby Kuralları

4. 2. 1. Genel

Lahey-Visby Kuralları madde 4/f. 5-e'ye göre zararın, taşıyanın zarar vermek kastıyla ya da bir zarar doğuracağı ihtimalini bilerek, vurdumduymazca hareketi veya kaçınmasından doğduğu ispat edilir ise, taşıyan ve gemi sorumluluk sınırından yararlanamaz. Lahey-Visby Kuralları madde 4 bis/f. 4'te ise aynı konu taşıyanın adamları/görevlileri bakımından düzenlenmiş ve zararın, taşıyanın adamlarının/görevlilerinin zarar vermek kastıyla veya bir zarar doğuracağı ihtimalini bilerek vurdumduymazca yaptıkları bir hareket veya bir kaçınmanın sonucunda ortaya çıktığı ispat edilir ise taşıyanın adamlarının/görevlilerinin de sorumluluk sınırlamalarından yararlanamayacakları belirtilmiştir. Talep sahibi, belirtilen konuların varlığını ispat etmekte sorumludur.

Taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı sonucunu doğuran nitelikli kusurun, deniz hukuku bakımından yorumlanması ise bir farklılık oluşturmamaktadır.

4. 2. 2. Yükün İzinsiz Olarak Güvertede Taşınması ve Haksız Sapma

Halinde Durum

Eşyanın izinsiz olarak güvertede taşınması durumunda, sözleşmenin bu şekildeki ihlali sonucunda oluşan zararlardan, taşıyanın sınırsız olarak sorumlu tutulacağı doktrinde ifade edilmektedir. O anki olayın şartlarına göre, böyle bir hareketin Lahey-Visby Kuralları madde 4/f. 5-e çerçevesinde kasıt ya da nitelikli kusur olarak değerlendirilmesi mümkündür. Bu şekilde taşıyan, sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybedecektir.

Lahey-Visby Kuralları'nda sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına ilişkin düzenleme getirilmesiyle birlikte, Lahey Kuralları bakımından sapma ile ilgili olarak ortaya çıkan uygulamanın akıbeti de tartışma konusu olmuş, sapma kavramı çerçevesinde ortaya çıkan farklı uygulamaların ve buna bağlanan sonuçların Lahey-Visby Kuralları bakımından da devam etmesi tehlikesinin olduğu bildirilmiştir. Sapma, yalnızca Lahey-Visby Kuralları madde 4/f. 5-e anlamında kasten ya da nitelikli kusur oluşturduğu ölçüde taşıyanın sınırsız sorumluluğuna yol açar (Diamond, 1978). Doktrinde bu konu eleştirilmekte, taşıyanların bir zarara sebep olmak kastıyla değil, kendilerine bir fayda sağlamak amacıyla rotadan saptıkları ifade edilmektedir. Bu sebeple ilk görüş kabul edilir ise, haksız sapma halinde taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı çok istisnai bir duruma dönüşecektir.

4. 3. Hamburg Kuralları

4. 3. 1. Genel

Hamburg Kuralları madde 8'e göre kayıp, hasar veya geç teslimde taşıyanın böyle bir zarara sebep olmak kastıyla ya da muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceğini bilerek, pervasızca bir hareket veya kaçınmayla sebep olduğu kanıtlanırsa taşıyan, Hamburg Kuralları madde 6'da belirtilen sorumluluk sınırlamasından yararlanamaz (Tekil, 2001). Maddenin ikinci fıkrası aynı konuyu taşıyanın adamları/görevlileri bakımından düzenlemekte ve böyle bir zarara sebebiyet vermek kastıyla ya da muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceğini bilerek, pervasızca bir hareket veya kaçınma ile zarara sebep olduğu ispatlanan taşıyanın adamlarının/görevlilerinin Hamburg Kuralları madde 7/f. 2 uyarınca Hamburg Kuralları madde 6 'da belirtilen sorumluluk sınırlamasından yararlanamayacakları

belirtilmiştir.

Taşıyanın adamlarının/görevlilerinin kastı veya kusurlarından kaynaklanan zararlardan sınırsız sorumluluğu Hamburg Kuralları'nda da belirtilmemiştir. Bu durum hükmün uygulanma alanını büyük ölçüde daraltmaktadır. Böylece taşıyanın her durumda sorumluluğunu sınırlandırma hakkı bulunmaktadır. Taşıyanın kasten veya nitelikli kusuru ile bir zarara sebep olması olasılığı son derece düşüktür.

Sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı ile ilgili bir diğer düzenleme ise Hamburg Kuralları madde 17/f. 4'te bulunmaktadır. Buna göre, yüke ilişkin bildirimlerin, herhangi bir çekinme kaydı konulmadan konişmentoya yazılması sonucu meydana gelecek zararların gönderen tarafından karşılanacağına dair bir garanti mektubu veya anlaşma, gönderilen de dahil olmak üzere konişmentoyu alan üçüncü kişilere karşı geçersizdir. Taşıyan, çekinme kaydı olmadan ilgili bildirimleri konişmentoya yazarken, yükün konişmentodaki niteliklerine güvenerek hareket eden gönderilen de dahil olmak üzere üçüncü kişileri aldatmak maksadı güdüyor ise, ilgili kişilerin uğradığı zararlardan sınırsız olarak sorumludur.

4. 3. 2. Yükün İzinsiz Olarak Güvertede Taşınması ve Haksız Sapma

Halinde Durum

Hamburg Kuralları madde 8'deki genel düzenlemenin yanı sıra taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı sonucunu doğuran iki özel durum bulunmaktadır. Birincisi bahsedilmiş olan Hamburg Kuralları madde 17/f. 4'te düzenlenmiştir. İkincisi ise Hamburg Kuralları madde 9/f. 4'te yer alır. Buna göre eşyanın ambarda taşınması hakkındaki açık bir anlaşma tersine eşya güvertede taşınır ise, bu hareket taşıyanın, Hamburg Kuralları madde 8 anlamında bir hareket veya kaçınması olarak kabul edilir. Bu durumda yükle ilgili, taşıyanın kastı veya kusurunu

değil, yükün ambarda taşınacağına ilişkin açık bir anlaşmanın varlığına rağmen güvertede taşındığını ispatlayarak Hamburg Kuralları madde 8'in uygulanmasını sağlayabilir. Belirtilen konunun kanıtlanması yeterli olduğundan ve taşıyanın kastının veya kusurunun ayrıca ortaya konması gerekmediğinden, böyle bir durumda taşıyanın, şahsi kusurunun bulunmadığına dair itirazda bulunma imkanı olmaksızın sınırlı sorumluluktan yaralanma hakkını kaybedeceği açıktır.

Hamburg Kuralları madde 9'a göre taşıyan, ancak gönderen ile aralarındaki sözleşme ya da ticari ananelere uygun olduğu veya meri kanun veya düzenlemelerde emrolunduğu sürece yükü güvertede taşıyabilir. Taşıyan, gönderen ile yükün güvertede taşınacağına ve taşınabileceğine dair yaptıkları anlaşma ile ilgili olarak konişmentoya veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir senede açıklama yapmakla sorumludur. Böyle bir kloza yer verilmemiş ise yükün güvertede taşınması konusundaki anlaşmayı taşıyan ispat edecektir. Taşıyan bu durumlara aykırı davranmış ise, özellikle güvertede taşımaktan kaynaklanan kayıp, hasar veya gecikmeden sorumludur. Bu durumda yükün ambarda taşınacağına ilişkin açık bir anlaşma mevcut olmamak ile birlikte güvertede taşımayı haklı kılan şartlar da oluşmamışsa özellikle güvertede taşımanın sonucunda oluşan zararlardan sorumluluk, Hamburg Kuralları madde 8'e göre sorumsuzdur (Yazıcıoğlu, 2000). Ancak özellikle güvertede taşımadan kaynaklanmayan zararlar açısından taşıyan, Hamburg Kuralları madde 5/f. 1'e göre ve Hamburg Kuralları madde 6 çerçevesinde sınırlı olarak sorumlu tutulacaktır. Bu noktada, özellikle eşyanın güvertede taşınmasından kaynaklanan zararların tespiti büyük bir önem taşımaktadır.

4. 3. Türk Ticaret Kanunu

Bu husus TTK madde 1187'de değerlendirilerek hükme bağlanmıştır. Bu maddeye göre, Zarara veya teslimdeki gecikmeye, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edildiği takdirde taşıyan, 1186 ncı maddede öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamaz.

Ayrıca, zarara veya teslimdeki gecikmeye, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyanın adamları da 1190 ıncı maddenin ikinci fıkrası hükmüne dayanarak 1186 ncı maddede öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamazlar.

5. BÖLÜM

KASIT VEYA NİTELİKLİ KUSUR KAVRAMININ KURALLARA GÖRE UYGULANMASI

5. 1. Lahey-Visby Kurallarına Göre Taşıyanın Adamlarının / Görevlilerinin Kastı veya Nitelikli Kusuru

Taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı sonucunu doğuran nitelikli kusurun, deniz hukuku bakımından yorumlanması bir farklılık arz etmemektedir. Lahey-Visby Kuralları çerçevesinde, sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı bakımından ortaya çıkan problem, taşıyanın adamlarının/görevlilerinin nitelikli kusurlarının bulunması durumunda da aynı sonucun belirtilmemiş olmasından kaynaklanmaktadır. Hüküm farklı bir yoruma sebebiyet vermeyecek şekilde açık olarak, taşıyanın şahsi olarak kastı/nitelikli kusuruna, sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı sonucunu bağlamıştır. Taşıyanın şahsi olarak kastını/nitelikli kusurunu arayan hükmün uygulanma alanı böylece daraltılmıştır.

Burada taşıyanın ikinci benliği kavramından yararlanılarak hükmün uygulama alanı genişletilmeye çalışılmaktadır. Şöyle ki, taşıyan bir tüzel kişi ise, organlarını teşkil eden kişilerin kusuru, tüzel kişinin kusuru olarak kabul edilir (Yazıcıoğlu, 2000). Bağımsız karar alma yetkisi bulunan ve bu doğrultuda tüzel kişinin organına benzer bir işlevi olan memurların hareketlerinin de, bu çerçevede tüzel kişinin fiili

olarak kabul edilmesi gerektiği görüşü hakimdir. Taşıyanın işletmenin beyni ve sinir sistemi şeklinde nitelendirilebilecek, yönetim kademesindeki bu kişilerin kastı/nitelikli kusuru mevcut ise, bu Lahey-Visby Kuralları madde 4/f. 5-e kapsamında, taşıyanın kastı/nitelikli kusuru ile bir tutulacaktır (Diamond, 1978). Dolayısıyla ikinci benlik, taşıyanın işletmesinde görev alan, taşıyan adına işletmenin yönetimine ilişkin karar alma ve uygulama yetkisine sahip kişi şeklinde tanımlanabilecektir (Yazıcıoğlu, 2000). İkinci benliğin tespiti bakımından belirleyici husus olan “yönetim kademesi” kavramının içeriği ise ulusal hukuk tarafından belirlenmiş olacaktır. Bu noktada kişinin işletme hiyerarşisi içindeki konumu dikkate alınmalıdır. Herhangi bir olayda söz konusu olan kişinin, taşıyanı hukuki anlamda temsil eden bir şahıs olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği irdelenmelidir. Ulusal hukukların “temsil sorumluluğu”nu farklı yorumlamalarına göre, uluslararası uygulamada farklılıklar oluşacaktır.

Taşıyanın adamlarının/görevlilerinin, kastı/nitelikli kusuru durumunda sorumluluğunu sınırlandırma hakkını kaybetmemesi, hükmü neredeyse uygulanamaz hale getirmektedir.

5. 2. Hamburg Kurallarına Göre Fiili Taşıyanın Kastı veya Nitelikli Kusuru

Hamburg Kuralları madde 10/f. 1 c. 2’yi göz önünde bulundurarak akdi taşıyanın, fiili taşıyanın kastı veya nitelikli kusuru ile sebebiyet verdiği zararlardan sınırsız olarak sorumlu olduğu savunulmaktadır doktrinde bir kısım tarafından (Yazıcıoğlu, 2000). Yalnızca akdi taşıyanın, fiili taşıyan ve onun görevleri çerçevesinde, hareket adamlarının fiillerinden sorumlu tutulmuş olmasından yola çıkılarak böyle bir sonuca varılması mümkün görünmemektedir. Taşıyan, kendi adamlarının/görevlilerinin yaptıklarından da sorumludur, ancak onların kastı veya

nitelikli kusuru durumunda sınırsız sorumluluk bildirilmemiştir.

Taşıyanın adamlarının/görevlilerinin kastından veya nitelikli kusurundan sınırlı olarak sorumlu tutulmasına ilişkin bir düzenleme konvansiyonda yer almış olsaydı, yorum ile fiili taşıyan böyle bir hükmün kapsamı içinde incelenebilirdi. Mevcut düzenlemeler çerçevesinde ise, akdi taşıyanın, fiili taşıyanın kastı veya nitelikli kusurundan dolayı sınırsız olarak sorumlu tutulmasının mümkün olmadığını söylemek gerekir (Yazıcıoğlu, 2000). Ancak fiili taşıyan, taşımanın kendisi tarafından yerine getirilen bölümü bakımından, Hamburg Kuralları madde 10/f. 2'ye göre konvansiyonun akdi taşıyanın sorumluluğuna dair olan bütün hükümlerine tabi olduğundan, kendi kastı veya nitelikli kusuru halinde, sorumluluğunu sınırlandırma hakkını kaybedecektir.

5. 3. Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Kastı ve Nitelikli Kusuru

Taşıyan, eşyanın ziyayı veya hasarından yahut geç tesliminden doğan zararlardan, ziya, hasar veya teslimde gecikmenin, eşyanın taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur. Eşya, yükleten veya onun adına veya hesabına hareket eden bir kişiden yahut yükleme limanında uygulanan kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın taşınmak üzere kendilerine teslimi zorunlu makamlardan yada üçüncü kişilerden taşıyanca teslim alındığı andan, taşıyan tarafından gönderilene teslim edildiği ana veya gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçındığı hâllerde, sözleşme veya kanun hükümlerine yahut boşaltma limanında uygulanan ticari teamüle uygun olarak, gönderilenin emrine hazır tutulduğu ana ya da boşaltma limanında geçerli kanun ve düzenlemeler uyarınca, eşyanın kendilerine teslimi zorunlu makamlara veya üçüncü kişilere teslim edildiği ana kadar taşıyanın hâkimiyetinde sayılır. Bu süre zarfında taşıyanın veya

adamlarının kastından veya ihmalden doğmayan sebeplerden meydana gelen zarardan veya gecikmeden taşıyan sorumlu değildir. Burada esas zararın ve hasarın taşıyanın kastı ve nitelikli kusurunun tespiti taşıtana aittir.

SONUÇ

Uluslararası denizde Eşya Taşımacılığının ulaştığı son gelişmeler kapsamında, gerek ve ihtiyaçlara, hukuki ihtilaflara çözüm üretmek amacı ile çeşitli mevzuat çalışmaları oluşturulmuş ve ortaya ulusal ve uluslararası olmak üzere bir dizi düzenlemeler çıkarılmıştır. Bunların başında Lahey, Lahey- Visby, Hamburg gibi konvansiyonlar gelmektedir. Söz konusu konvansiyonlarda/düzenlemelerde taşıyanın, eşyanın kaybı/hasara uğraması gibi zararlardan doğan sorumluluğu belli bir tutar ile sınırlandırılmıştır. Fakat bu sınırlamanın beraberinde getirdiği bazı olumsuzluklar karşısında taşıtanın veya yük sahiplerinin hak mahrumiyetlerini en aza indirmek amacı ile sorumluluğun sınırlandırılması hakkının kaybına ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir.

Bu Yüksek Lisans tez çalışmasında uluslararası alanda tek düze bir uygulama elde edebilmek için oluşturulan konvansiyonlar ele alınmış, yaygın olarak kullanılan konvansiyonlar ile ulusal mevzuatımız incelenmiştir.

Uluslararası arenada konuyu düzenleyen Lahey Kuralları'nda, taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybına ilişkin bir düzenleme getirilmemiştir. Uygulamada bu boşluk doldurulmaya çalışılmış, bu çerçevede haksız sapma ve yükün izinsiz olarak güvertede taşınması hâllerinde, taşıyan, meydana gelen zarardan sınırsız olarak mesul tutulmuştur.

Ancak konvansiyonda, haksız sapmaya ve izinsiz olarak yükün güvertede taşınmasına böyle bir sonuç bağlanmadığı gibi, bu hâlleri kapsayabilecek ve taşıyanın sınırsız olarak sorumlu tutulmasına temel olacak, diğer taşımalarındaki gibi (CMR m. 29 veya VK/LP m. 25) benzeri genel bir düzenleme de yer almamaktadır. Bu nedenle LK çerçevesinde taşıyanı sınırsız olarak sorumlu tutmak mümkün görünmemektedir. Sadece taşıyan, yalnızca kendi kastı ve nitelikli kusuru hâlinde sorumluluğunu sınırlandırma hakkını kaybetmektedir. Hükmün uygulanma alanını önemli ölçüde daraltan ve pratik değerini ortadan kaldıran bu duruma bir çare olarak alter ego kavramından yararlanılmaya çalışılmıştır. Buna rağmen taşıyanın, adamlarının/görevlilerinin kastı veya nitelikli kusuru hâlinde de sorumluluğunu sınırlandırma hakkını kaybetmesinin öngörülmemiş olması, büyük bir eksiklik teşkil etmektedir. Hamburg Kuralları'nda da bu düzenleme benimsenmiştir.

Belirtmek gerekir ki, taşıyıcının sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybını daha yoğun bir ihlal arayarak güçleştiren pervasızca hareket kavramı, uluslararası alanda kabul görmektedir. Bu düzenleme, kasıtlı aynı sonuca bağlanan kusur türünün tespitini ve içeriğinin belirlenmesini ulusal hukuklara bırakmadığı, aksine, nitelikli kusurun unsurlarını bizzat saydığı için, uluslararası alanda yeknesak bir uygulama sağlamaya daha elverişli görülmektedir. Bu nedenle bazı âkit devletler, taşıma hukuklarında gerçekleştirdikleri reformlarla, anılan düzenlemeyi iç hukuklarına almaktadırlar. Böylece, muhtemelen bir zarar meydana geleceği bilinci ile pervasızca hareket ve kaçınma, anılan devletlerin hukuku bakımından, kasta eşdeğer kusuru teşkil eden hükmün uygulamada yarattığı belirsizlik de aşılmış olmaktadır.

TTK'nın 1178-1192. maddelerinde taşıyanın sorumluluğu düzenlenmiştir. Bu

düzenlenme gereğince, taşıyanın sorumluluğu hakkında Türkiye'nin tarafı olduğu 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi, bu sözleşmeyi tadil eden 1968 Visby Kaideleri ve 1979 tarihli Özel Çekme Hakkı Protokolü esas alınmaktadır. Bu sözleşmelerin tümünde hüküm bulunmayan hallerde ise, 1978 Hamburg Kuralları'nın hükümleri ile tamamlanması yoluna gidilmektedir.

Yasanın 1178. maddesinde, taşıyanın sorumlu olacağı haller düzenlenmiş, Taşıyanın "navlun sözleşmesinin ifasında", özellikle eşyanın yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlü olduğu belirtilerek, TTK'nın 1061. maddesine benzer bir düzenleme getirilmiştir. TTK' da önemli bir değişiklikle, taşıyanın eşyanın sadece ziya veya hasarından değil, geç tesliminden doğan zararlardan da sorumlu olduğu eklenmiştir. Ayrıca, taşıyanın sorumluluğunun, taşıyanın fiili hakimiyetinde bulunmasına bağlı olduğu belirtilerek, 1178. maddesinin 2. ve 3. fıkralarında, Hamburg Kurallarının 4. maddesinden alınan eşyanın zorunlu makamlardan alındığı andan, zorunlu makamlara teslim edildiği ana kadar da taşıyanın sorumlu olduğu kabul edilmektedir.

Gerek uluslararası alanda yeknesak bir uygulamaya ulaşılabilmesi, gerekse modern eğilime uyum sağlanması açısından, Türk hukukunda da diğer âkit devletlerdekine paralel bir reformun gerçekleştirilmesi faydalı olmuştur. Ayrıca, uluslararası mevzuatın yeni TTK'ya uygulanması ve kanunumuzda iç hukukumuza uygulanması ile daha önce karşılaşılan hukuki sorunların çoğunun aşıldığı mütalaa edilmiştir. Değişimlerin sürekli olarak takip edilmesi ve iç hukukumuza uygun düzenlemelere gidilmesi gerekmektedir.

KAYNAKLAR

ATEŞ, E. , 2008, *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen “konişmentolu Taşımlar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonu’nun” Türk Hukukuna Etkisi (Lahey Kuralları)*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 978-605-0016-19-2.

ÇAĞA, T. / KENDER, R. , 2004, *Deniz Ticareti Hukuku: Navlun Sözleşmesi*, C. II, 7. Bs. , Beta, İstanbul (Navlun Sözleşmesi), 9786054396399.

DIAMOND, A. , 1978, “The Hauge-Visby Rules”, *LIMCLO*, Cape Town.

GENÇTÜRK, M, 2006, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku: Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk*, Vedat Kitapçılık, 975-8875-55-8.

MİNELİLER, Z. D. , *Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk* [online],

<http://web.deu.edu.tr/hukuk/dergiler/dergimiz9ozel/zmineliler.pdf> [Ziyaret Tarihi: 05

Mayıs 2011].

ÖZDEMİR, T. , 2006, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku: Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 975-8875-56-6.

TEKİL, F, 2001, *Deniz Hukuku*, 6. Bs. , Alkım, 2001.

ÜLGENER, M. F. , 2000, *Çarter Sözleşmeleri: Genel Hükümler, Sefer Çarteri Sözleşmesi*, C. I, Der, İstanbul, 9789753531737.

ÜLGENER, M. F. , 1991 *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, Der, İstanbul.

WANIGASEKERA, A. , *Comparison of Haulage-Visby and Hamburg Rules*

[online], [http://www.juliusandcreasy.](http://www.juliusandcreasy.com/inpages/publications/pdf/comparison_of_hague_and_hamburg-AW.pdf)

[com/inpages/publications/pdf/comparison_of_hague_and_hamburg-AW.pdf](http://www.juliusandcreasy.com/inpages/publications/pdf/comparison_of_hague_and_hamburg-AW.pdf) [Ziyaret

Tarihi: 12 Mayıs 2011].

YAZICIOĞLU, E. , 2000, *Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu:*

Lahey-Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak, Beta, İstanbul, 9754869262.

EKLER

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO BILLS OF LADING (HAGUE RULES) AND PROTOCOL OF SIGNATURE

(Brussels, 25 August 1924)

Article 1

In this Convention the following words are employed with the meanings set out below:

(a) "Carrier" includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.

(b) "Contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.

(c) "Goods" includes goods, wares, merchandise and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.

(d) "Ship" means any vessel used for the carriage of goods by sea.

(e) "Carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

Article 2

Subject to the provisions of Article 6, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

Article 3

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:

(a) Make the ship seaworthy.

(b) Properly man, equip and supply the ship.

(c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

2. Subject to the provisions of Article 4, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.

3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things:

(a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided

such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage.

(b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper.

(c) The apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

4. Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3(a), (b) and (c).

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the

carrier of the goods as described in the bill of lading.

If the loss or damage is not apparent, the notice must be given within three days of the delivery of the goods.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

In any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master, or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a "shipped" bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the "shipped" bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in paragraph 3 of Article 3, shall for the purpose of this Article be deemed to constitute a "shipped" bill of lading.

8. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connexion with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this Article

or lessening such liability otherwise than as provided in this Convention, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

Article 4

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article 3.

3. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this Article.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:

(a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.

(b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.

(c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.

(d) Act of God.

(e) Act of war.

- (f) Act of public enemies.
- (g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process.
- (h) Quarantine restrictions.
- (i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.
- (j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.
- (k) Riots and civil commotions.
- (l) Saving or attempting to save life or property at sea.
- (m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.
- (n) Insufficiency of packing.
- (o) Insufficiency or inadequacy of marks.
- (p) Latent defects not discoverable by due diligence.
- (q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the actual fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the

shipper, his agents or his servants.

4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this Convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

5. Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connexion with goods in an amount exceeding 100 pounds sterling per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading.

This declaration if embodied in the bill of lading shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper another maximum amount than that mentioned in this paragraph may be fixed, provided that such maximum shall not be less than the figure above named.

Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connexion with, goods if the nature or value thereof has been knowingly misstated by the shipper in the bill of lading.

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damage and expenses directly or indirectly

arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

Article 5

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under this Convention, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper.

The provisions of this Convention shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall comply with the terms of this Convention. Nothing in these rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

Article 6

Notwithstanding the provisions of the preceding Articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable

document and shall be marked as such. Any agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this Article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

Article 7

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connexion with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to, the discharge from the ship on which the goods are carried by sea.

Article 8

The provisions of this Convention shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels.

Article 9

The monetary units mentioned in this Convention are to be taken to be gold value.

Those contracting States in which the pound sterling is not a monetary unit reserve to themselves the right of translating the sums indicated in this Convention in terms of pound sterling into terms of their own monetary system in round figures.

The national laws may reserve to the debtor the right of discharging his debt in national currency according to the rate of exchange prevailing on the day of the arrival of the ship at the port of discharge of the goods concerned.

Article 10

The provisions of this Convention shall apply to all bills of lading issued in any of the contracting States.

Article 11

After an interval of not more than two years from the day on which the Convention is signed, the Belgian Government shall place itself in communication with the Governments of the High Contracting Parties which have declared themselves prepared to ratify the Convention, with a view to deciding whether it shall be put into force. The ratifications shall be deposited at Brussels at a date to be fixed by agreement among the said Governments. The first deposit of ratifications shall be recorded in a "*procès-verbal*" signed by the representatives of the Powers which take part therein and by the Belgian Minister of Foreign Affairs.

The subsequent deposit of ratifications shall be made by means of a written notification, addressed to the Belgian Government and accompanied by the instrument of ratification.

A duly certified copy of the *procès-verbal* relating to the first deposit of ratifications, of the notifications referred to in the previous paragraph, and also of the instruments of ratification accompanying them, shall be immediately sent by the Belgian Government through the diplomatic channel to the Powers who have signed this Convention or who have acceded to it. In the cases contemplated in the preceding

paragraph, the said Government shall inform them at the same time of the date on which it received the notification.

Article 12

Non-signatory States may accede to the present Convention whether or not they have been represented at the International Conference at Brussels.

A State which desires to accede shall notify its intention in writing to the Belgian Government, forwarding to it the document of accession, which shall be deposited in the archives of the said Government.

The Belgian Government shall immediately forward to all the States which have signed or acceded to the Convention a duly certified copy of the notification and of the act of accession, mentioning the date on which it received the notification.

Article 13

The High Contracting Parties may at the time of signature, ratification or accession declare that their acceptance of the present Convention does not include any or all of the self-governing dominions, or of the colonies, overseas possessions, protectorates or territories under their sovereignty or authority, and they may subsequently accede separately on behalf of any self-governing dominion, colony, overseas possession, protectorate or territory excluded in their declaration. They may also denounce the Convention separately in accordance with its provisions in respect of any self-governing dominion, or any colony, overseas possession, protectorate or territory under their sovereignty or authority.

Article 14

The present Convention shall take effect, in the case of the States which have taken part in the first deposit of ratifications, one year after the date of the protocol recording such deposit.

As respects the States which ratify subsequently or which accede, and also in cases in which the Convention is subsequently put into effect in accordance with Article 13, it shall take effect six months after the notifications specified in paragraph 2 of Article 11 and paragraph 2 of Article 12 have been received by the Belgian Government.

Article 15

In the event of one of the contracting States wishing to denounce the present Convention, the denunciation shall be notified in writing to the Belgian Government, which shall immediately communicate a duly certified copy of the notification to all the other States, informing them of the date on which it was received.

The denunciation shall only operate in respect of the State which made the notification, and on the expiry of one year after the notification has reached the Belgian Government.

Article 16

Any one of the contracting States shall have the right to call for a fresh conference with a view to considering possible amendments.

A State which would exercise this right should notify its intention to the other States through the Belgian Government, which would make arrangements for convening the Conference.

PROTOCOL OF SIGNATURE

At the time of signing the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading the Plenipotentiaries whose signatures appear below have adopted this Protocol, which will have the same force and the same value as if its provisions were inserted in the text of the Convention to which it relates.

The High Contracting Parties may give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including in their national legislation in a form appropriate to that legislation the rules adopted under this Convention.

They may reserve the right:

- 1.** To prescribe that in the cases referred to in paragraph 2(c) to (p) of Article 4 the holder of a bill of lading shall be entitled to establish responsibility for loss or damage arising from the personal fault of the carrier or the fault of his servants which are not covered by paragraph (a).
- 2.** To apply Article 6 in so far as the national coasting trade is concerned to all classes of goods without taking account of the restriction set out in the last paragraph of that Article.

PROTOCOL TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO BILLS OF LADING, SIGNED AT BRUSSELS 25TH AUGUST 1924

THE HAGUE-VISBY RULES

THE HAGUE RULES AS AMENDED BY THE BRUSSELS PROTOCOL 1968

Article I

In these Rules the following words are employed, with the meanings set out below:

(a) 'Carrier' includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.

(b) 'Contract of carriage' applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.

(c) 'Goods' includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.

(d) 'Ship' means any vessel used for the carriage of goods by sea.

(e) 'Carriage of goods' covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

Article II

Subject to the provisions of Article VI, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

Article III

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:

(a) Make the ship seaworthy,

(b) Properly man, equip and supply the ship,

(c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

2. Subject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.

3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things:

(a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as

should ordinarily remain legible until the end of the voyage.

(b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper.

(c) The apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

4. Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3 (a), (b) and (c). However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith.

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the

carrier of the goods as described in the bill of lading.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

Subject to paragraph 6bis the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period, may however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

6 bis. An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master, or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands be a 'shipped' bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the 'shipped' bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of

shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in paragraph 3 of Article III, shall for the purpose of this article be deemed to constitute a 'shipped' bill of lading.

8. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

Article IV

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article III. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:

(a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.

- (b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.
- (c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.
- (d) Act of God.
- (e) Act of war.
- (f) Act of public enemies.
- (g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process.
- (h) Quarantine restrictions.
- (i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.
- (j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.
- (k) Riots and civil commotions.
- (l) Saving or attempting to save life or property at sea.
- (m) Wastage in bulk of weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.
- (n) Insufficiency of packing.
- (o) Insufficiency or inadequacy of marks.
- (p) Latent defects not discoverable by due diligence.
- (q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of

proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.

4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of these Rules or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

5 (a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding the equivalent of 666. 67 units of account per package or unit or units of account per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(b) The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.

The value of the goods shall be fixed according to the commodity Exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

(c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.

(d) The unit of account mentioned in this Article is the special drawing right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in subparagraph (a) of this paragraph shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency on a date to be determined by the law of the Court seized of the case.

(e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

(f) The declaration mentioned in subparagraph (a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

(g) By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in subparagraph (a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that subparagraph.

(h) Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been

knowingly mis-stated by the shipper in the bill of lading.

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

Article IV Bis

1. The defences and limits of liability provided for in these Rules shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under these Rules.

3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in these Rules.

4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this article, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and

with knowledge that damage would probably result.

Article V

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under these Rules, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper. The provisions of these Rules shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall comply with the terms of these Rules. Nothing in these Rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

Article VI

Notwithstanding the provisions of the preceding articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

An agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this article shall not apply to ordinary commercial shipments made in

the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

Article VII

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connection with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to the discharge from, the ship on which the goods are carried by sea.

Article VIII

The provisions of these Rules shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels.

Article IX

These Rules shall not affect the provisions of any international Convention or national law governing liability for nuclear damage.

Article X

The provisions of these Rules shall apply to every bill of lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if

(a) the bill of lading is issued in a contracting State, or

(b) the carriage is from a port in a contracting State, or

(c) the contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that these Rules or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract, whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.

(The last two paragraphs of this Article are not reproduced. They require contracting States to apply the Rules to bills of lading mentioned in the Article and authorise them to apply the Rules to other bills of lading).

(Article 11 to 16 of the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading signed at Brussels on August 25, 1974 are not reproduced. They deal with the coming into force of the Convention, procedure for ratification, accession and denunciation and the right to call for a fresh conference to consider amendments to the Rules contained in the Convention).

**THE UNITED NATIONS CONVENTIONS ON THE CARRIAGE OF GOODS
BY SEA 1978**

Part I.

General Provisions

Article 1

Definitions

In this Convention:

1. "Carrier" means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper.
2. "Actual carrier" means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted.
3. "Shipper" means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the carrier in relation to the contract of carriage by sea.
4. "Consignee" means the person entitled to take delivery of the goods.
5. "Goods" includes live animals, where the goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are packed, goods includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper.
6. "Contract of carriage by sea" means any contract whereby the carrier undertakes

against payment of freight to carry goods by sea from one port to another, however, a contract which involves carriage by sea and also carriage by some other means is deemed to be a contract of carriage by sea for the purposes of this Convention only in so far as it relates to the carriage by sea.

7. "Bill of lading" means a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document. A provision in the document that the goods are to be delivered to the order of a named person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking.

8. "Writing" includes, inter alia, telegram and telex.

Article 2

Scope of application

1. The provisions of this Convention are applicable to all contracts of carriage by sea between two different States, if:

(a) the port of loading as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or

(b) the port of discharge as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or

(c) one of the optional ports of discharge provided for in the contract of carriage by sea is the actual port of discharge and such port is located in a Contracting State, or

(d) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea is

issued in a Contracting State, or

(e) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea provides that the provisions of this Convention or the legislation of any State giving effect to them are to govern the contract.

2. The provisions of this Convention are applicable without regard to the nationality of the ship, the carrier, the actual carrier, the shipper, the consignee or any other interested person.

3. The provisions of this Convention are not applicable to charter-parties. However, where a bill of lading is issued pursuant to a charter-party, the provisions of the Convention apply to such a bill of lading if it governs the relation between the carrier and the holder of the bill of lading, not being the charterer.

4. If a contract provides for future carriage of goods in a series of shipments during an agreed period, the provisions of this Convention apply to each shipment. However, where a shipment is made under a charter-party, the provisions of paragraph 3 of this article apply.

Article 3

Interpretation of the Convention

In the interpretation and application of the provisions of this Convention regard shall be had to its international character and to the need to promote uniformity.

Part II

Liability of the Carrier

Article 4

Period of responsibility

1. The responsibility of the carrier for the goods under this Convention covers the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge.

2. For the purpose of paragraph 1 of this article, the carrier is deemed to be in charge of the goods

(a) from the time he has taken over the goods from:

(i) the shipper, or a person acting on his behalf, or

(ii) an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of loading, the goods must be handed over for shipment,

(b) until the time he has delivered the goods:

(i) by handing over the goods to the consignee, or

(ii) in cases where the consignee does not receive the goods from the carrier, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the contract or with the law or with the usage of the particular trade, applicable at the port of discharge,
or

(iii) by handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant

to law or regulations applicable at the port of discharge, the goods must be handed over.

3. In paragraphs 1 and 2 of this article, reference to the carrier or to the consignee means, in addition to the carrier or the consignee, the servants or agents, respectively of the carrier or the consignee.

Article 5

Basis of liability

1. The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

2. Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered at the port of discharge provided for in the contract of carriage by sea within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent carrier, having regard to the circumstances of the case.

3. The person entitled to make a claim for the loss of goods may treat the goods as lost if they have not been delivered as required by article 4 within 60 consecutive days following the expiry of the time for delivery according to paragraph 2 of this article.

4. (a) The carrier is liable

(i) for loss of or damage to the goods or delay in delivery caused by fire, if the claimant proves that the fire arose from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents,

(ii) for such loss, damage or delay in delivery which is proved by the claimant to have resulted from the fault or neglect of the carrier, his servants or agents in taking all measures that could reasonably be required to put out the fire and avoid or mitigate its consequences.

(b) In case of fire on board the ship affecting the goods, if the claimant or the carrier so desires, a survey in accordance with shipping practices must be held into the cause and circumstances of the fire, and a copy of the surveyors report shall be made available on demand to the carrier and the claimant.

5. With respect to live animals, the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery resulting from any special risks inherent in that kind of carriage. If the carrier proves that he has complied with any special instructions given to him by the shipper respecting the animals and that, in the circumstances of the case, the loss, damage or delay in delivery could be attributed to such risks, it is presumed that the loss, damage or delay in delivery was so caused, unless there is proof that all or a part of the loss, damage or delay in delivery resulted from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents.

6. The carrier is not liable, except in general average, where loss, damage or delay in delivery resulted from measures to save life or from reasonable measures to save property at sea.

7. Where fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents combines

with another cause to produce loss, damage or delay in delivery, the carrier is liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to such fault or neglect, provided that the carrier proves the amount of the loss, damage or delay in delivery not attributable thereto.

Article 6

Limits of liability

1. (a) The liability of the carrier for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to 835 units of account per package or other shipping unit or 2.5 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(b) The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the contract of carriage of goods by sea.

(c) In no case shall the aggregate liability of the carrier, under both subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, exceed the limitation which would be established under subparagraph (a) of this paragraph for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.

2. For the purpose of calculating which amount is the higher in accordance with paragraph 1 (a) of this article, the following rules apply:

(a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the package or other shipping units enumerated in the bill of lading, if issued,

or otherwise in any other document evidencing the contract of carriage by sea, as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport are deemed one shipping unit.

(b) In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport, if not owned or otherwise supplied by the carrier, is considered one separate shipping unit.

3. Unit of account means the unit of account mentioned in article 26.

4. By agreement between the carrier and the shipper, limits of liability exceeding those provided for in paragraph 1 may be fixed.

Article 7

Application to non-contractual claims

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention apply in any action against the carrier in respect of loss of or damage to the goods covered by the contract of carriage by sea, as well as of delay in delivery whether the action is founded in contract, in tort or otherwise.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, is entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. Except as provided in article 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and from any persons referred to in paragraph 2 of this article shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

Article 8

Loss of right to limit responsibility

- 1.** The carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.
- 2.** Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of article 7, a servant or agent of the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of such servant or agent, done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

Article 9

Deck cargo

- 1.** The carrier is entitled to carry the goods on deck only if such carriage is in accordance with an agreement with the shipper or with the usage of the particular trade or is required by statutory rules or regulations.
- 2.** If the carrier and the shipper have agreed that the goods shall or may be carried on deck, the carrier must insert in the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea a statement to that effect. In the absence of such a statement the carrier has the burden of proving that an agreement for carriage on

deck has been entered into, however, the carrier is not entitled to invoke such an agreement against a third party, including a consignee, who has acquired the bill of lading in good faith.

3. Where the goods have been carried on deck contrary to the provisions of paragraph 1 of this article or where the carrier may not under paragraph 2 of this article invoke an agreement for carriage on deck, the carrier, notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 5, is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, resulting solely from the carriage on deck, and the extent of his liability is to be determined in accordance with the provisions of article 6 or article 8 of this Convention, as the case may be.

4. Carriage of goods on deck contrary to express agreement for carriage under deck is deemed to be an act or omission of the carrier within the meaning of article 8.

Article 10

Liability of the carrier and actual carrier

1. Where the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to an actual carrier, whether or not in pursuance of a liberty under the contract of carriage by sea to do so, the carrier nevertheless remains responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. The carrier is responsible, in relation to the carriage performed by the actual carrier, for the acts and omissions of the actual carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.

2. All the provisions of this Convention governing the responsibility of the carrier also apply to the responsibility of the actual carrier for the carriage performed by

him. The provisions of paragraphs 2 and 3 of article 7 and of paragraph 2 of article 8 apply if an action is brought against a servant or agent of the actual carrier.

3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or waives rights conferred by this Convention affects the actual carrier only if agreed to by him expressly and in writing. Whether or not the actual carrier has so agreed, the carrier nevertheless remains bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.

4. Where and to the extent that both the carrier and the actual carrier are liable, their liability is joint and several.

5. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, the actual carrier and their servants and agents shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

6. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the actual carrier.

Article 11

Through carriage

1. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 10, where a contract of carriage by sea provides explicitly that a specified part of the carriage covered by the said contract is to be performed by a named person other than the carrier, the contract may also provide that the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in the charge of the actual carrier during such part of the carriage. Nevertheless, any stipulation limiting

or excluding such liability is without effect if no judicial proceedings can be instituted against the actual carrier in a court competent under paragraph 1 or 2 of article 21. The burden of proving that any loss, damage or delay in delivery has been caused by such an occurrence rests upon the carrier.

2. The actual carrier is responsible in accordance with the provisions of paragraph 2 of article 10 for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in his charge.

Part III

Liability of the Shippers

Article 12

General rule

The shipper is not liable for loss sustained by the carrier or the actual carrier, or for damage sustained by the ship, unless such loss or damage was caused by the fault or neglect of the shipper, his servants or agents. Nor is any servant or agent of the shipper liable for such loss or damage unless the loss or damage was caused by fault or neglect on his part.

Article 13

Special rules on dangerous goods

1. The shipper must mark or label in a suitable manner dangerous goods as dangerous.

2. Where the shipper hands over dangerous goods to the carrier or an actual carrier,

as the case may be, the shipper must inform him of the dangerous character of the goods and, if necessary, of the precautions to be taken. If the shipper fails to do so and such carrier or actual carrier does not otherwise have knowledge of their dangerous character:

(a) the shipper is liable to the carrier and any actual carrier for the loss resulting from the shipment of such goods, and

(b) the goods may at any time be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation.

3. The provisions of paragraph 2 of this article may not be invoked by any person if during the carriage he has taken the goods in his charge with knowledge of their dangerous character.

4. If, in cases where the provisions of paragraph 2, subparagraph (b), of this article do not apply or may not be invoked, dangerous goods become an actual danger to life or property, they may be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation except where there is an obligation to contribute in general average or where the carrier is liable in accordance with the provisions of article 5.

Part IV

Transport Documents

Article 14

Issue of bill of lading

1. When the carrier or the actual carrier takes the goods in his charge, the carrier must, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading.

2. The bill of lading may be signed by a person having authority from the carrier. A bill of lading signed by the master of the ship carrying the goods is deemed to have been signed on behalf of the carrier.

3. The signature on the bill of lading may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols, or made by any other mechanical or electronic means, if not inconsistent with the law of the country where the bill of lading is issued.

Article 15

Contents of bill of lading

1. The bill of lading must include, inter alia, the following particulars:

(a) the general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods, the number of packages or pieces, and the weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the shipper,

(b) the apparent condition of the goods,

(c) the name and principal place of business of the carrier,

(d) the name of the shipper,

(e) the consignee if named by the shipper,

(f) the port of loading under the contract of carriage by sea and the date on which the

goods were taken over by the carrier at the port of loading,

(g) the port of discharge under the contract of carriage by sea,

(h) the number of originals of the bill of lading, if more than one,

(i) the place of issuance of the bill of lading,

(j) the signature of the carrier or a person acting on his behalf,

(k) the freight to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him,

(l) the statement referred to in paragraph 3 of article 23,

(m) the statement, if applicable, that the goods shall or may be carried on deck,

(n) the date or the period of delivery of the goods at the port of discharge if expressly agreed upon between the parties, and

(o) any increased limit or limits of liability where agreed in accordance with paragraph 4 of article 6.

2. After the goods have been loaded on board, if the shipper so demands, the carrier must issue to the shipper a "shipped" bill of lading which, in addition to the particulars required under paragraph 1 of this article, must state that the goods are on board a named ship or ships, and the date or dates of loading. If the carrier has previously issued to the shipper a bill of lading or other document of title with respect to any of such goods, on request of the carrier the shipper must surrender such document in exchange for a "shipped" bill of lading. The carrier may amend any previously issued document in order to meet the shippers demand for a "shipped"

bill of lading if, as amended, such document includes all the information required to be contained in a "shipped" bill of lading.

3. The absence in the bill of lading of one or more particulars referred to in this article does not affect the legal character of the document as a bill of lading provided that it nevertheless meets the requirements set out in paragraph 7 of article 1.

Article 16

Bills of lading: reservations and evidentiary effect

1. If the bill of lading contains particulars concerning the general nature, leading marks, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods which the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf knows or has reasonable grounds to suspect do not accurately represent the goods actually taken over or, where a "shipped" bill of lading is issued, loaded, or if he had no reasonable means of checking such particulars, the carrier or such other person must insert in the bill of lading a reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking.

2. If the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf fails to note on the bill of lading the apparent condition of the goods, he is deemed to have noted on the bill of lading that the goods were in apparent good condition.

3. Except for particulars in respect of which and to the extent to which a reservation permitted under paragraph 1 of this article has been entered:

(a) the bill of lading is prima facie evidence of the taking over or, where a "shipped" bill of lading is issued, loading, by the carrier of the goods as described in the bill of

lading, and

(b) proof to the contrary by the carrier is not admissible if the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the description of the goods therein.

4. A bill of lading which does not, as provided in paragraph 1, subparagraph (k), of article 15, set forth the freight or otherwise indicate that freight is payable by the consignee or does not set forth demurrage incurred at the port of loading payable by the consignee, is prima facie evidence that no freight or such demurrage is payable by him. However, proof to the contrary by the carrier is not admissible when the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the absence in the bill of lading of any such indication.

Article 17

Guarantees by the shipper

1. The shipper is deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy of particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight and quantity as furnished by him for insertion in the bill of lading. The shipper must indemnify the carrier against the loss resulting from inaccuracies in such particulars. The shipper remains liable even if the bill of lading has been transferred by him. The right of the carrier to such indemnity in no way limits his liability under the contract of carriage by sea to any person other than the shipper.

2. Any letter of guarantee or agreement by which the shipper undertakes to indemnify the carrier against loss resulting from the issuance of the bill of lading by the carrier, or by a person acting on his behalf, without entering a reservation relating

to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, or to the apparent condition of the goods, is void and of no effect as against any third party, including a consignee, to whom the bill of lading has been transferred.

3. Such a letter of guarantee or agreement is valid as against the shipper unless the carrier or the person acting on his behalf, by omitting the reservation referred to in paragraph 2 of this article, intends to defraud a third party, including a consignee, who acts in reliance on the description of the goods in the bill of lading. In the latter case, if the reservation omitted relates to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, the carrier has no right of indemnity from the shipper pursuant to paragraph 1 of this article.

4. In the case of intended fraud referred to in paragraph 3 of this article, the carrier is liable, without the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention, for the loss incurred by a third party, including a consignee, because he has acted in reliance on the description of the goods in the bill of lading.

Article 18

Documents other than bills of lading

Where a carrier issues a document other than a bill of lading to evidence the receipt of the goods to be carried, such a document is prima facie evidence of the conclusion of the contract of carriage by sea and the taking over by the carrier of the goods as therein described.

Part V

Claims and Actions

Article 19

Notice of loss, damage or delay

1. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the consignee to the carrier not later than the working day after the day when the goods were handed over to the consignee, such handing over is prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the document of transport or, if no such document has been issued, in good condition.
2. Where the loss or damage is not apparent, the provisions of paragraph 1 of this article apply correspondingly if notice in writing is not given within 15 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.
3. If the state of the goods at the time they were handed over to the consignee has been the subject of a joint survey or inspection by the parties, notice in writing need not be given of loss or damage ascertained during such survey or inspection.
4. In the case of any actual or apprehended loss or damage, the carrier and the consignee must give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.
5. No compensation shall be payable for loss resulting from delay in delivery unless a notice has been given in writing to the carrier within 60 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

6. If the goods have been delivered by an actual carrier, any notice given under this article to him shall have the same effect as if it had been given to the carrier, and any notice given to the carrier shall have effect as if given to such actual carrier.

7. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of the loss or damage, is given in writing by the carrier or actual carrier to the shipper not later than 90 consecutive days after the occurrence of such loss or damage or after the delivery of the goods in accordance with paragraph 2 of article 4, whichever is later, the failure to give such notice is prima facie evidence that the carrier or the actual carrier has sustained no loss or damage due to the fault or neglect of the shipper, his servants or agents.

8. For the purpose of this article, notice given to a person acting on the carriers or the actual carriers behalf, including the master or the officer in charge of the ship, or to a person acting on the shippers behalf is deemed to have been given to the carrier, to the actual carrier or to the shipper, respectively.

Article 20

Limitation of actions

1. Any action relating to carriage of goods under this Convention is time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years.

2. The limitation period commences on the day on which the carrier has delivered the goods or part thereof or, in cases where no goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered.

3. The day on which the limitation period commences is not included in the period.

4. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration in writing to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations.

5. An action for indemnity by a person held liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs if instituted within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted. However, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

Article 21

Jurisdiction

1. In judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention the plaintiff, at his option, may institute an action in a court which according to the law of the State where the court is situated, is competent and within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

(a) the principal place of business or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant, or

(b) the place where the contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made, or

(c) the port of loading or the port of discharge, or

(d) any additional place designated for that purpose in the contract of carriage by sea.

2. (a) Notwithstanding the preceding provisions of this article, an action may be instituted in the courts of any port or place in a Contracting State at which the carrying vessel or any other vessel of the same ownership may have been arrested in accordance with applicable rules of the law of that State and of international law. However, in such a case, at the petition of the defendant, the claimant must remove the action, at his choice, to one of the jurisdictions referred to in paragraph 1 of this article for the determination of the claim, but before such removal the defendant must furnish security sufficient to ensure payment of any judgement that may subsequently be awarded to the claimant in the action.

(b) All questions relating to the sufficiency or otherwise of the security shall be determined by the court of the port or place of the arrest.

3. No judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention may be instituted in a place not specified in paragraph 1 or 2 of this article. The provisions of this paragraph do not constitute an obstacle to the jurisdiction of the Contracting States for provisional or protective measures.

4. (a) Where an action has been instituted in a court competent under paragraphs 1 or 2 of this article or where judgement has been delivered by such a court, no new action may be started between the same parties on the same grounds unless the judgement of the court before which the first action was instituted is not enforceable in the country in which the new proceedings are instituted,

(b) For the purpose of this article, the institution of measures with a view to obtaining enforcement of a judgement is not to be considered as the starting of a new action,

(c) For the purpose of this article, the removal of an action to a different court within the same country, or to a court in another country, in accordance with paragraph 2 (a) of this article, is not to be considered as the starting of a new action.

5. Notwithstanding the provisions of the preceding paragraphs, an agreement made by the parties, after a claim under the contract of carriage by sea has arisen, which designates the place where the claimant may institute an actions, is effective.

Article 22

Arbitration

1. Subject to the provisions of this article, parties may provide by agreement evidenced in writing that any dispute that may arise relating to carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.

2. Where a charter-party contains a provision that disputes arising thereunder shall be referred to arbitration and a bill of lading issued pursuant to the charter-party does not contain special annotation providing that such provision shall be binding upon the holder of the bill of lading, the carrier may not invoke such provision as against a holder having acquired the bill of lading in good faith.

3. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, be instituted at one of the following places:

(a) a place in a State within whose territory is situated:

(i) the principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant, or

(ii) the place where the contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made, or

(iii) the port of loading or the port of discharge, or

(b) any place designated for that purpose in the arbitration clause or agreement.

4. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the rules of this Convention.

5. The provisions of paragraphs 2 and 4 of this article are deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith is null and void.

6. Nothing in this article affects the validity of an agreement relating to arbitration made by the parties after the claim under the contract of carriage by sea has arisen.

Part VI

Supplementary Provisions

Article 23

Contractual stipulations

1. Any stipulation in a contract of carriage by sea, in a bill of lading, or in any other document evidencing the contract of carriage by sea is null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation does not affect the validity of the other provisions of the contract or document of which it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of goods in favour of the carrier, or any similar clause, is null and void.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, a carrier may

increase his responsibilities and obligations under this Convention.

3. Where a bill of lading or any other document evidencing the contract of carriage by sea is issued, it must contain a statement that the carriage is subject to the provisions of this Convention which nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the shipper or the consignee.

4. Where the claimant in respect of the goods has incurred loss as a result of a stipulation which is null and void by virtue of the present article, or as a result of the omission of the statement referred to in paragraph 3 of this article, the carrier must pay compensation to the extent required in order to give the claimant compensation in accordance with the provisions of this Convention for any loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery. The carrier must, in addition, pay compensation for costs incurred by the claimant for the purpose of exercising his right, provided that costs incurred in the action where the foregoing provision is invoked are to be determined in accordance with the law of the State where proceedings are instituted.

Article 24

General average

1. Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the contract of carriage by sea or national law regarding the adjustment of general average.

2. With the exception of article 20, the provisions of this Convention relating to the liability of the carrier for loss of or damage to the goods also determine whether the consignee may refuse contribution in general average and the liability of the carrier

to indemnify the consignee in respect of any such contribution made or any salvage paid.

Article 25

Other conventions

1. This Convention does not modify the rights or duties of the carrier, the actual carrier and their servants and agents provided for in international conventions or national law relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.

2. The provisions of articles 21 and 22 of this Convention do not prevent the application of the mandatory provisions of any other multilateral convention already in force at the date of this Convention relating to matters dealt with in the said articles, provided that the dispute arises exclusively between parties having their principal place of business in States members of such other convention. However, this paragraph does not affect the application of paragraph 4 of article 22 of this Convention.

3. No liability shall arise under the provisions of this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for such damage:

(a) under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964, or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or

(b) by virtue of national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as is

either the Paris Convention or the Vienna Convention.

4. No liability shall arise under the provisions of this Convention for any loss of or damage to or delay in delivery of luggage for which the carrier is responsible under any international convention or national law relating to the carriage of passengers and their luggage by sea.

5. Nothing contained in this Convention prevents a Contracting State from applying any other international convention which is already in force at the date of this Convention and which applies mandatorily to contracts of carriage of goods primarily by a mode of transport other than transport by sea. This provision also applies to any subsequent revision or amendment of such international convention.

Article 26

Unit of account

1. The unit of account referred to in article 6 of this Convention is the special drawing right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in article 6 are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the special drawing right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the special drawing right, of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this article may, at the time of signature, or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as 12,500 monetary units per package or other shipping unit or 37.5 monetary units per kilogram of gross weight of the goods.

3. The monetary unit referred to in paragraph 2 of this article corresponds to sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amounts referred to in paragraph 2 into the national currency is to be made according to the law of the State concerned.

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 of this article is to be made in such a manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amounts in article 6 as is expressed there in units of account. Contracting States must communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this article, or the result of the conversion mentioned in paragraph 3 of this article, as the case may be, at the time of signature or when depositing their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, or when availing themselves of the option provided for in paragraph 2 of this article and whenever there is a change in the manner of such calculation or in the result of such conversion.

Part VII.

Final Clauses

Article 27

Depositary

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

Article 28

Signature, Ratification, Acceptance, Approval, Accession

1. This Convention is open for signature by all States until 30 April 1979 at the Headquarters of the United Nations, New York.
2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.
3. After 30 April 1979, this Convention will be open for accession by all States which are not signatory States.
4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 29

Reservations

No reservations may be made to this Convention.

Article 30

Entry into force

- 1.** This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year from the date of deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession.
- 2.** For each State which becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the deposit of the appropriate instrument on behalf of that State.
- 3.** Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to contracts of carriage by sea concluded on or after the date of the entry into force of this Convention in respect of that State.

Article 31

Denunciation of other conventions

- 1.** Upon becoming a Contracting State to this Convention, any State Party to the International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 (1924 Convention) must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of its denunciation of the said Convention with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.
- 2.** Upon the entry into force of this Convention under paragraph 1 of article 30, the

depository of this Convention must notify the Government of Belgium as the depository of the 1924 Convention of the date of such entry into force, and of the names of the Contracting States in respect of which the Convention has entered into force.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 of this article apply correspondingly in respect of States Parties to the Protocol signed on 23 February 1968 to amend the International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924.

4. Notwithstanding article 2 of this Convention, for the purposes of paragraph 1 of this article, a Contracting State may, if it deems it desirable, defer the denunciation of the 1924 Convention and of the 1924 Convention as modified by the 1968 Protocol for a maximum period of five years from the entry into force of this Convention. It will then notify the Government of Belgium of its intention. During this transitory period, it must apply to the Contracting States this Convention to the exclusion of any other one.

Article 32

Revision and amendment

1. At the request of not less than one third of the Contracting States to this Convention, the depository shall convene a conference of the Contracting States for revising or amending it.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention is deemed to apply to the Convention as amended.

Article 33

Revision of the limitation amounts and unit of account or monetary unit

- 1.** Notwithstanding the provisions of article 32, a conference only for the purpose of altering the amount specified in article 6 and paragraph 2 of article 26, or of substituting either or both of the units defined in paragraphs 1 and 3 of article 26 by other units is to be convened by the depositary in accordance with paragraph 2 of this article. An alteration of the amounts shall be made only because of a significant change in their real value.
- 2.** A revision conference is to be convened by the depositary when not less than one fourth of the Contracting States so request.
- 3.** Any decision by the conference must be taken by a two-thirds majority of the participating States. The amendment is communicated by the depositary to all the Contracting States for acceptance and to all the States signatories of the Convention for information.
- 4.** Any amendment adopted enters into force on the first day of the month following one year after its acceptance by two thirds of the Contracting States. Acceptance is to be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the depositary.
- 5.** After entry into force of an amendment a Contracting State which has accepted the amendment is entitled to apply the Convention as amended in its relations with Contracting States which have not within six months after the adoption of the amendment notified the depositary that they are not bound by the amendment.
- 6.** Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after

the entry into force of an amendment to this Convention is deemed to apply to the Convention as amended.

Article 34

Denunciation

1. A Contracting State may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing addressed to the depositary.
2. The denunciation takes effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depositary. Where a longer period is specified in the notification, the denunciation takes effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depositary.

Done at Hamburg, this thirty-first day of March, one thousand nine hundred and seventy-eight, in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Convention.

COMMON UNDERSTANDING ADOPTED BY THE UNITED NATIONS CONFERENCE ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA

It is the common understanding that the liability of the carrier under this Convention is based on the principle of presumed fault or neglect. This means that, as a rule, the burden of proof rests on the carrier but, with respect to certain cases, the provisions of the Convention modify this rule.

YENİ TÜRK TİCARET KANUNU

ÜÇÜNCÜ AYIRIM

Taşıyanın Sorumluluğu ve Hakları

A) Taşıyanın sorumluluğu

I- Genel olarak

MADDE 1178- (1) Taşıyan, navlun sözleşmesinin ifasında, özellikle eşyanın yükletilmesi, istif, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür.

(2) Taşıyan, eşyanın ziyaı veya hasarından yahut geç tesliminden doğan zararlardan, ziya, hasar veya teslimde gecikmenin, eşyanın taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur.

(3) Eşya, yükleten veya onun adına veya hesabına hareket eden bir kişiden yahut yükleme limanında uygulanan kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın taşınmak üzere kendilerine teslimi zorunlu makamlardan ya da üçüncü kişilerden taşıyanca teslim alındığı andan;

a) Taşıyan tarafından gönderilene teslim edildiği ana veya

b) Gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçındığı hâllerde sözleşme veya kanun hükümlerine yahut boşaltma limanında uygulanan ticari teamüle uygun olarak

gönderilenin emrine hazır tutulduğu ana ya da

c) Boşaltma limanında geçerli kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın kendilerine teslimi zorunlu makamlara veya üçüncü kişilere teslim edildiği ana, kadar taşıyanın hâkimiyetinde sayılır.

(4) Eşya, navlun sözleşmesinde belirlenen boşaltma limanında açıkça kararlaştırılmış olan süre veya açıkça kararlaştırılmış bir süre yoksa, olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan eşyanın tesliminin makul olarak istenebileceği süre içinde teslim edilmediği takdirde teslimde gecikme olduğu varsayılır.

(5) Eşyanın zayi olmasına dayanarak tazminat isteminde bulunabilecek kişi, dördüncü fıkra uyarınca teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız altmış gün içinde teslim olunmayan eşyayı zayi olmuş sayabilir.

II- Sorumluluktan kurtulma hâlleri

1. Taşıyana yüklenemeyecek sebep

MADDE 1179- (1) Taşıyanın veya adamlarının kastından veya ihmalinden doğmayan sebeplerden ileri gelen zarardan taşıyan sorumlu değildir. Taşıyanın veya adamlarının kastının veya ihmalinin bu zarara sebebiyet vermediğini ispat yükü, taşıyana aittir.

(2) “Taşıyanın adamları” terimi, taşımada kullanılan geminin adamlarını, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan veya kendisini temsile yetkili kıldığı kişileri ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişileri kapsar. Fiilî taşıyana ilişkin hükümler saklıdır.

2. Teknik kusur ve yangın

MADDE 1180- (1) Zarar, geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin veya yangının sonucu olduğu takdirde, taşıyan yalnız kendi kusurundan sorumludur. Daha çok yükün menfaati gereği olarak alınan önlemler, geminin teknik yönetimine dâhil sayılmaz.

(2) Tereddüt hâlinde zararın, teknik yönetimin sonucu olmadığı kabul edilir.

3. Denizde kurtarma

MADDE 1181- (1) Taşıyan, müşterek avarya hâli hariç, denizde can ve eşya kurtarmadan veya kurtarma teşebbüsünden ileri gelen zararlardan sorumlu değildir. Teşebbüs, sadece eşya kurtarmaya yönelikse, aynı zamanda makul bir hareket tarzı oluşturması gerekir.

III- Taşıyanın kusursuzluk ve uygun illiyet bağı karinelerinden yararlandığı hâller

MADDE 1182- (1) Zararın aşağıdaki sebeplerden ileri gelmesi hâlinde taşıyan ve adamları, kusursuz sayılır:

- a) Denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazaları.
- b) Harp olayları, karışıklık ve ayaklanmalar, kamu düşmanlarının hareketleri, yetkili makamların emirleri veya karantina sınırlamaları.
- c) Mahkemelerin el koyma kararları.
- d) Grev, lokavt veya diğer çalışma engelleri.
- e) Yükleten, taşıtan ve eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin ve adamlarının fiil

veya ihmalleri.

f) Hacim veya tartı itibarıyla kendiliğinden eksilme veya eşyanın gizli ayıpları ya da eşyanın kendisine özgü doğal cins ve niteliği.

g) Ambalajın yetersizliği.

h) İşaretlerin yetersizliği.

(2) Birinci fıkradaki sebeplerin ortaya çıkmasına taşıyanın sorumlu olduğu bir olayın yol açtığı ispatlanırsa, taşıyan sorumluluktan kurtulamaz.

(3) Zararın, durumun gereklerine göre birinci fıkrada yazılı sebeplerin birinden ileri gelmesi muhtemel ise, bu sebepten ortaya çıktığı varsayılır; ancak, aksi ispatlanabilir.

IV- Sebeplerin birleşmesi

MADDE 1183- (1) Taşıyanın veya adamlarının kusurunun diğer bir sebeple birlikte ziya, hasar veya teslimdeki gecikmeye yol açması hâlinde, taşıyan, ziya, hasar veya teslimdeki gecikmenin sadece belirtilen kusura bağlanabilen kısmından sorumludur. Böyle bir kısmi sorumluluk için bu hâllerin söz konusu kusura bağlanamayacak kısmının taşıyanca ispatı gerekir.

V- İnceleme ve bildirim

1. İnceleme

MADDE 1184- (1) Gönderilen; eşyayı teslim almadan, taşıyan, kaptan veya gönderilen, eşyanın hâl ve durumunu, ölçü, sayı veya tartısını tespit ettirmek amacıyla onları mahkemeye veya yetkili diğer makamlara ya da bu husus için yetkili uzmanlara inceletebilir. Mümkün oldukça diğer taraf da incelemede hazır

bulundurulur.

(2) İnceleme giderleri, başvuruda bulunana aittir. İnceleme için, gönderilen başvuruda bulunup da sonuçta taşıyanın tazminat vermesi gereken bir ziya veya hasar belirlenirse inceleme giderleri taşıyana ait olur.

2. Bildirim

MADDE 1185- (1) Ziya veya hasarın en geç eşyanın gönderilene teslimi sırasında taşıyana yazılı olarak bildirilmesi şarttır. Ziya veya hasar haricen belli değilse, bildirim eşyanın gönderilene teslimi tarihinden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak üç gün içinde gönderilmesi yeterlidir. İhbarnamede ziya veya hasarın neden ibaret olduğunun genel olarak belirtilmesi gereklidir.

(2) Eşyanın incelenmesi tarafların katılımıyla mahkeme veya yetkili makam ya da bu husus için resmen atanmış uzmanlar tarafından yapılmışsa bildirim gerek yoktur.

(3) Gerçek veya muhtemel bir ziya veya hasarın söz konusu olması hâlinde taşıyan ve gönderilen, eşyanın incelenmesi ve koli sayısının belirlenmesi için birbirlerine uygun olan her türlü kolaylığı göstermekle yükümlüdürler.

(4) Eşyanın ziya veya hasarı ne bildirilmiş ne de tespit ettirilmiş olursa, taşıyanın eşyayı denizde taşıma senedinde yazılı olduğu gibi teslim ettiği ve eğer eşyada bir ziya veya hasarın meydana geldiği belirlenirse, bu zararın taşıyanın sorumlu olmadığı bir sebepten ileri geldiği kabul olunur. Şu kadar ki, bu karinelerin aksi ispat olunabilir.

(5) Eşyanın teslimindeki gecikmenin, gönderilen tarafından, onun kendisine teslimi tarihinden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak altmış gün içinde taşıyana yazılı

olarak bildirilmesi şarttır. Süresinde bildirim yapılmayan gecikme zararları için tazminat ödenmez.

(6) Eşya, fiilî taşıyan tarafından teslim edilmişse, bu madde uyarınca kendisine yapılan her bildirim taşıyana yapılmış gibi ve taşıyana yapılan her bildirim de fiilî taşıyana yapılmış gibi hüküm ifade eder. Kaptan ve sorumlu gemi zabiti dâhil olmak üzere, taşıyan veya fiilî taşıyan ad ve hesabına hareket eden bir kişiye yapılan bildirim, taşıyana veya fiilî taşıyana yapılmış sayılır.

VI- Sorumluluğu sınırlandırma hakkı

1. Sorumluluk sınırları

MADDE 1186- (1) Eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü ziya veya hasar nedeniyle taşıyan, her hâlde, hangi sınır daha yüksek ise o sınırın uygulanması kaydıyla, koli veya ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkına veya ziyaa ya da hasara uğrayan eşyanın gayri safî ağırlığının her bir kilogramı için iki Özel Çekme Hakkını karşılayan tutarı aşan zarar için sorumlu olmaz; meğerki, eşyanın cinsi ve değeri, yüklemmeden önce yükleten tarafından bildirilmiş ve denizde taşıma senedine yazılmış olsun. Özel Çekme Hakkı, fiilî ödeme günündeki veya taraflarca kararlaştırılan diğer bir tarihteki, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasınca belirlenen değerine göre Türk Lirasına çevrilir.

(2) Taşıyanın ödemesi gereken tazminatın toplamı, eşyanın navlun sözleşmesine uygun olarak gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki değerine göre hesaplanır. Eşyanın değeri, borsa fiyatına veya böyle bir fiyat yoksa, cari piyasa fiyatına veya her ikisinin de yokluğu hâlinde aynı nitelikte ve kalitede eşyanın olağan değerine göre belirlenir.

(3) Eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine konmuş ise, denizde taşıma senedine söz konusu taşıma gerecinin içeriği olarak yazılmış her koli veya ünite, ayrı bir koli veya ünite sayılır. Aksi hâlde, böyle bir taşıma gereci, tek bir koli veya ünite sayılır. Bizzat taşıma gereci ziyaa veya hasara uğrarsa, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gereci ayrı bir koli sayılır.

(4) Yükletenin birinci fıkra uyarınca yaptığı bildirim denizde taşıma senedine yazılmışsa, bu kayıtlar karine oluşturur, ancak, bu karine taşıyan bakımından bağlayıcı değildir; 1239 uncu maddenin üçüncü fıkrası, söz konusu kayıtlar hakkında uygulanmaz.

(5) Yükleten, eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmişse, taşıyan, her hâlde, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin ziya veya hasar nedeniyle sorumlu olmaz.

(6) Taşıyanın, taşıma süresinin aşılmasından doğan sorumluluğu, geciken eşya için ödenecek navlunun iki buçuk katı ile sınırlıdır; şu kadar ki, bu tutar, navlun sözleşmesine göre ödenecek toplam navlun miktarından fazla olamaz.

(7) Taşıyanın, birinci ve altıncı fıkraların birlikte uygulanması hâlinde toplam sorumluluğu, eşyanın tam ziyandan sorumluluğu hâlinde birinci fıkra gereğince tazminle yükümlü olacağı tutarı geçemez.

(8) Taraflar, birinci ve altıncı fıkralarda öngörülen sınırlardan daha yüksek tutarlar kararlaştırabilirler; şu kadar ki, birinci fıkra bakımından tarafların kararlaştırdığı sınır, o fıkroda öngörülen sınırlardan hangisi yüksek ise, o sınırdan daha düşük olamaz.

2. Sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybı

MADDE 1187- (1) Zarara veya teslimdeki gecikmeye, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edildiği takdirde taşıyan, 1186 ncı maddede öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamaz.

(2) Zarara veya teslimdeki gecikmeye, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyanın adamları da 1190 ncı maddenin ikinci fıkrası hükmüne dayanarak 1186 ncı maddede öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamazlar.

VII- Tazminat istemi için süre

1. Hak düşürücü süre

MADDE 1188- (1) Eşyanın ziyayı veya hasarı ile geç tesliminden dolayı taşıyana karşı her türlü tazminat istem hakkı, bir yıl içinde yargı yoluna başvurulmadığı takdirde düşer.

(2) Bu süre taşıyanın eşyayı veya bir kısmını teslim ettiği veya eşya hiç teslim edilmemişse, onun teslim edilmesinin gerektiği tarihten itibaren işlemeye başlar.

(3) Sorumlu tutulan kişinin rücu davası, birinci fıkrada öngörülen hak düşürücü sürenin sona ermesinden sonra da açılabilir. Ancak, rücu davası açma hakkı, bu hakka sahip olan kişinin, istenen tazminat bedelini ödediği veya aleyhine açılan tazminat davasında dava dilekçesini tebellüğ ettiği tarihten itibaren doksan gün içinde kullanılmadıkça düşer.

(4) Bu süre, tarafların dava sebebinin doğmasından sonra yapacakları bir anlaşma ile uzatılabilir.

2. Hak düşürücü süre itirazından yararlanma hakkının kaybedilmesi

MADDE 1189- (1) Tazminat isteminin muhatabı, zarar göreni dava açma süresini kaçırmaması sonucunu doğuracak şekilde oyalarsa, hak düşürücü sürenin geçmiş olduğu itirazından yararlanamaz.

(2) Bu takdirde, dava açma süresi, zarar görenin, bu durumu öğrendiği tarihten itibaren işlemeye başlar.

VIII- Sözleşme dışı istemler

MADDE 1190- (1) Taşıyanın sorumluluktan kurtulması hâlleri ile sorumluluk sınırlandırılmasına ilişkin hükümler, navlun sözleşmesine konu olan eşyanın ziya, hasar veya geç teslimi yüzünden, taşıyan aleyhine, haksız fiile veya diğer bir sebebe dayanılarak açılacak bütün davalarda uygulanır.

(2) Böyle bir dava, taşıyanın adamlarından biri aleyhine açılırsa, görevi veya yetkisi sınırları içinde hareket ettiğini ispat etmek kaydıyla, o da, taşıyanın sorumluluktan kurtulması hâlleri ile sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanabilir.

(3) Taşıyan ile onun adamlarından istenebilecek olan tazminat miktarlarının toplamı, 1187 nci madde hükmü saklı kalmak kaydıyla, 1186 ncı maddede öngörülen sorumluluk sınırını aşamaz.

IX- Fiilî taşıyanın sorumluluğu

1. Genel olarak

MADDE 1191- (1) Taşımanın gerçekleştirilmesi, kısmen veya tamamen bir fiilî taşıyana bırakıldığı takdirde, taşıyan, navlun sözleşmesine göre böyle bir bırakma hakkına sahip olup olmadığı dikkate alınmaksızın, taşımanın tamamından sorumlu kalmaya devam eder. Taşıyan, fiilî taşıyanın ve onun taşıma borcunun ifasında kullandığı ve görevi ve yetkisi sınırı içinde hareket eden adamlarının fiil ve ihmallerinden de bu Kanun hükümlerine göre sorumludur.

(2) Bu Kanunun taşıyanın sorumluluğuna ilişkin olan tüm hükümleri, fiilî taşıyanın bizzat gerçekleştirdiği taşımadan sorumluluğu hakkında da geçerlidir. Fiilî taşıyanın adamlarının aleyhine dava açılması hâlinde 1187 nci maddenin ikinci fıkrası ile 1190 ıncı maddenin ikinci ve üçüncü fıkraları uygulanır.

(3) Taşıyanın kanunen kendisine yüklenmeyen bir borç veya yükümlülüğü üstlenmesi veya tanınan bir haktan vazgeçmesi sonucunu doğuran özel anlaşmalar, açık ve yazılı onayı olmadıkça, fiilî taşıyan hakkında hüküm ifade etmez; fakat, bu hususta yapılmış olan özel bir anlaşma fiilî taşıyanın onayı olmasa da taşıyanı bağlamaya devam eder.

(4) Taşıyanın ve fiilî taşıyanın, aynı zarardan sorumlu oldukları takdirde ve ölçüde sorumlulukları müteselsildir.

(5) Taşıyan, fiilî taşıyan ve bunların adamları tarafından ödenecek tazminatın toplamı, bu Kanunda öngörülen sorumluluk sınırlarını aşamaz.

(6) Bu madde hükümleri, taşıyan ile fiilî taşıyan arasındaki rücu ilişkisini etkilemez.

2. Sorumsuzluk şartı

MADDE 1192- (1) 1191 inci maddenin birinci fıkrası hükmüne hâlel gelmemek kaydıyla, bir navlun sözleşmesinde, sözleşmenin konusunu oluşturan bir taşımanın belirli bir kısmının taşıyandan başka bir kişi tarafından gerçekleştirileceğinin öngörülmüş olması durumunda, sözleşmeye, taşımanın ilgili bölümünde taşınan eşya fiilî taşıyanın hâkimiyetinde iken meydana gelecek ziya, hasar veya teslimdeki gecikmeden taşıyanın sorumlu olmayacağına ilişkin şart konabilir; şu kadar ki, sorumluluğu sınırlayan veya ortadan kaldıran bu tür anlaşmalar, yetkili Türk mahkemesinde fiilî taşıyan aleyhine dava açılmadığı hâllerde geçersizdir. Ziyanın, hasarın ve teslimdeki gecikmenin eşya fiilî taşıyanın hâkimiyetinde iken meydana geldiğini ispat yükü, taşıyana aittir.

(2) Sorumluluğu sınırlayan veya ortadan kaldıran bir şartın geçerliği, fiilî taşıyanın adı, unvanı ve işyeri adresinin navlun sözleşmesinden anlaşılmasına bağlıdır. Navlun sözleşmesinin yapılması sırasında taşımayı gerçekleştirecek fiilî taşıyan belirlenmemişse, taşıyan, belirlendiği anda ve en geç eşyanın fiilî taşıyana teslimini takiben derhâl gönderilene fiilî taşıyanın adını, unvanını ve işyeri adresini bildirir. Bu bildirim yapılmadığı takdirde, taşıyanın sorumluluğu devam eder.

(3) Fiilî taşıyan, eşyanın hâkimi olduğu sırada ortaya çıkan ziyadan, hasardan veya teslimdeki gecikmeden 1191 inci maddenin ikinci fıkrası uyarınca sorumludur.

B) Taşıyanın hakları

I- Navlun ödenmesini istem hakkı

1. Miktarı

a) Ölçü, tartı veya sayı üzerine navlun

MADDE 1193- (1) Navlun, eşyanın ölçüsü, tartısı veya sayısı üzerine kararlaştırılmışsa, tereddüt hâlinde, navlun miktarı gönderilene teslim edilen eşyanın ölçü, tartı veya sayısına göre belirlenir.

b) Zaman üzerine navlun

MADDE 1194- (1) Zaman üzerine kararlaştırılmış olan navlun, yüklemenin belli bir günde başlayacağı öngörülmüşse o günden, değilse 1152 nci madde uyarınca hazırlık bildiriminde bulunulduğu günü izleyen günden itibaren işlemeye başlar. Safra ile yolculukta ise, yolculuğa hazır olunduğunun haber verildiği günü izleyen günden ve bu haber yolculuğun başlamasından bir gün öncesine kadar verilmemişse, geminin yola çıktığı günden itibaren işlemeye başlar.

(2) Sürastarya öngörülmüşse, sürastarya süresince zaman üzerine kararlaştırılmış navlun işlemez.

(3) Zaman üzerine kararlaştırılmış navlun, boşaltmanın tamamlandığı günden sonra işlemez.

(4) Taşıyanın kusuru olmaksızın yolculuk gecikir veya kesilirse, zaman üzerine kararlaştırılmış navlun, 1221 inci maddenin birinci fıkrası ve 1222 nci maddenin ikinci fıkrası hükümleri saklı kalmak üzere, araya giren günler için de ödenir.

c) Navlun kararlaştırılmamışsa

MADDE 1195- (1) Taşınmak üzere teslim alınan eşya için navlun miktarı kararlaştırılmamışsa, y¼kleme zamanı ve yerinde mutata olan navlun ¼denir.

(2) Taşınmak üzere teslim alınan eşya kararlaştırılmış olandan fazla ise, fazlası için de s¼zleřmede belirlenen miktarın oranlanmasına g¼re navlun ¼denir.

d) Navlun dışında kalan prim ve giderler

MADDE 1196- (1) Taşıyan, navlun dışında, pey akçesi, prim, bahşiş ve benzeri bir ad altında başkaca bir istemde bulunamaz.

(2) Aksine s¼zleřme yoksa, gemiciliğin olağan ve olaęan¼st¼ giderleri, ¼zellikle kılavuz, liman, fener, r¼morkaj, karantina, buz kırdırma ve bunlara benzer hizmetlere ilişkin resim ile ¼cretleri ¼demek ve bu giderleri doğuran sebeplere ilişkin ¼nlemleri almak, navlun s¼zleřmesi h¼k¼mlerine g¼re y¼k¼ml¼ olmasa bile, yalnız taşıyana d¼řer.

(3) M¼řterek avarya h¼lleriyle eşyanın korunması, emniyet altına alınması ve kurtarılması için yapılan giderler hakkında ikinci fıkra h¼km¼ uygulanmaz.

2. Navlunun muacceliyeti

MADDE 1197- (1) Navlun, eşyanın tesliminin istendiği anda ve her h¼lde boşaltma s¼resinin sonunda muaccel olur.

3. Eşyanın navlun yerine bırakılması

MADDE 1198- (1) Taşıyan, bozulmuş veya hasarlanmış olup olmadığına bakılmaksızın eşyayı navlun yerine kabul etmek zorunda tutulamaz.

4. Ziyaa uğrayan eşyanın durumu

MADDE 1199- (1) Boşaltma süresinin sonuna kadar bir kaza sonucunda ziyaa uğrayan eşya için navlun ödenmez ve peşin ödenmiş ise geri alınır. Navlun götürü kararlaştırılmış ise eşyanın bir kısmının ziyayı, navlunun o oranda indirilmesini istemeye hak verir.

(2) Niteliği itibarıyla, özellikle içinden bozulma, kendiliğinden eksilme ve olağan akma ve sızma yüzünden ziyaa uğrayan eşya ile yolda ölen hayvanlar için, teslim edilmiş olup olmadıklarına bakılmaksızın navlun ödenir.

(3) Müşterek avarya dolayısıyla feda edilmiş olan eşyaya düşen navlun için ödenecek garame payları hakkında müşterek avarya hükümleri uygulanır.

5. Navlun borçlusu

MADDE 1200- (1) Navlunun borçlusu taşıtandır.

II- Hapis hakkı

1. Genel olarak

MADDE 1201- (1) Taşıyan, navlun sözleşmesinden doğan bütün alacakları için Türk Medenî Kanununun 950 ilâ 953 üncü maddeleri uyarınca eşya üzerinde hapis hakkına sahiptir. Hapis hakkı, eşya, taşıyanın zilyetliğinde bulunduğu sürece devam eder; teslimden sonra dahi, otuz gün içinde mahkemeye müracaat edilmek ve eşya henüz gönderilenin zilyetliğinde bulunmak şartıyla, hapis hakkından doğan yetkilerin kullanılması mümkündür.

(2) Hapis hakkı, sadece, üzerinde hapis hakkı kullanılan eşyanın taşındığı

yolculuktan doğan alacakları teminat altına alır.

(3) Hapis hakkı ancak alacağı teminata alacak miktardaki eşya üzerinde kullanılabilir; ancak, müşterek avaryaya ve kurtarma alacakları için taşıyan, eşyanın tümü üzerinde hapis hakkı kullanılabilir.

2. Çekişmeli tutarın yatırılması ve teminat

MADDE 1202- (1) Taşıyanın alacakları hakkında uyuşmazlık çıkarsa, çekişmeli tutar, mahkemece belirlenecek yere yatırılır yatırılmaz, taşıyan, eşyayı teslim etmek zorundadır.

(2) Taşıyan, eşyanın tesliminden sonra, yeterli teminat göstererek yatırılmış olan tutarı çekebilir.

III- Üçüncü kişi gönderilenin durumu

1. Ödeme yükümlülüğünün doğması

MADDE 1203- (1) Eşya, taşıtandan başka bir kişiye teslim edilecekse, bu kişi, navlun sözleşmesi veya konişmento ya da diğer bir denizde taşıma senedi uyarınca eşyanın teslimini istediğinde, bu istemin dayandığı sözleşmenin veya konişmentonun yahut diğer bir denizde taşıma senedinin hükümlerine göre ödemeye yetkili kılındığı bütün alacakları ödemekle, kendi hesabına gümrük resmi ödenmiş ve başka giderler yapılmış ise bunları da vermekle ve üstüne düşen diğer bütün borçları yerine getirmekle yükümlü olur.

2. Gönderilene karşı hapis hakkının kullanılması

MADDE 1204- (1) Gönderilen, eşyanın teslimini istediği andan itibaren, sadece 1203 üncü maddede öngörülen alacaklar için hapis hakkının kullanılmasına katlanmak zorundadır; diğer alacaklar için hapis hakkı kullanılamaz.

(2) Bu takdirde, 1398 ilâ 1400 üncü maddelere göre yürütülecek takiplerde, borçluya yapılması gereken bildirim ve tebliğler gönderilene yapılır. Gönderilen bulunmaz veya eşyayı teslim almaktan kaçınırsa, bildirim ve tebliğlerin taşıtana yapılması gerekir.

(3) Eşya yalnız bir navlun sözleşmesine dayanılarak taşınmış olup da birden çok konişmentoya veya diğer bir denizde taşıma senedine dayanılarak çeşitli gönderilenlere teslim edilecekse, hapis hakkı, her konişmentoya veya diğer bir denizde taşıma senedine isabet eden alacaklar için ayrı ayrı kullanılır.

3. Rücu hakkı

a) Eşyanın teslimi hâlinde

MADDE 1205- (1) Eşyayı gönderilene teslim etmiş olan taşıyan, 1203 üncü maddeye göre gönderilenden istenebilecek olan alacakların ödenmesini taşıtandan isteyemez. Ancak, taşıtanın, taşıyanın zararına olarak sebepsiz zenginleştiği oranda, taşıyan taşıtana rücu edebilir.

b) Hapis hakkının paraya çevrilmesi hâlinde

MADDE 1206- (1) Taşıyan, üzerinde hapis hakkı kullandığı eşyanın paraya çevrilmesini istemiş, fakat satış sonucunda alacağını tamamen alamamışsa, kendisiyle taşıtan arasında yapılan navlun sözleşmesinden doğan alacaklarını elde

edemediği oranda, taşıtandan isteyebilir.

c) Gönderilenin eşyayı teslim almaması hâlinde

MADDE 1207- (1) Gönderilen, eşyanın teslimini isteme hakkını kullanmazsa, taşıtan, navlun sözleşmesi gereğince navlunu ve diğer alacakları taşıyana ödemekle yükümlüdür.

(2) Eşyanın taşıtan tarafından teslim alınmasında boşaltmayla ilgili hükümler, gönderilen yerine taşıtan geçmek suretiyle uygulanır.